T.C.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KURUMLAR VE KURUMSAL DEĞİŞİM: TÜRK GEMİ SÖKÜM ENDÜSTRİSİNİN EKONOMİK COĞRAFYA PERSPEKTİFİNDEN ANALİZİ

Büşra GEZER

DOKTORA TEZİ

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Şehir Planlama Programı

Danışman

Prof. Dr. Yiğit EVREN

Eş Danışman

Prof. Dr. Nuri YAVAN

Eylül, 2025

T.C.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KURUMLAR VE KURUMSAL DEĞİŞİM: TÜRK GEMİ SÖKÜM ENDÜSTRİSİNİN EKONOMİK COĞRAFYA PERSPEKTİFİNDEN ANALİZİ

Büşra GEZER tarafından hazırlanan tez çalışması 26.09.2025 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Şehir Planlama Programı **DOKTORA TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Yiğit EVREN Yıldız Teknik Üniversitesi Danışman	Prof. Dr. Nuri YAVAN Ankara Üniversitesi Eş-Danışman

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Yiğit EVREN, Danışman
Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Doç. Dr. Senem KOZAMAN AYGÜN, Üye
Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Dr. Öğr. Üyesi Ragıp KALELİOĞLU, Üye
Gaziantep Üniversitesi _____

Doç. Dr. Ebru SEÇKİN, Üye
Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Doç. Dr. İrfan KAYGALAK, Üye
Balıkesir Üniversitesi _____

Danışmanım Prof. Dr. Yiğit EVREN sorumluluğunda tarafımca hazırlanan "Kurumlar ve Kurumsal Değişim: Türk Gemi Söküm Endüstrisinin Ekonomik Coğrafya Perspektifinden Analizi" başlıklı çalışmada veri toplama ve veri kullanımında gerekli yasal izinleri aldığımı, diğer kaynaklardan aldığım bilgileri ana metin ve referanslarda eksiksiz gösterdiğimi, araştırma verilerine ve sonuçlarına ilişkin çarpıtma ve/veya sahtecilik yapmadığımı, çalışmam süresince bilimsel araştırma ve etik ilkelerine uygun davrandığımı beyan ederim. Beyanımın aksinin ispatı halinde her türlü yasal sonucu kabul ederim.

Büşra GEZER

İmza

Sevgili Anneme

TEŞEKKÜR

Bu tez kapsamında, üzerinde çalıştığım kuramsal çerçeve ve saha genç bir araştırmacı olarak entelektüel ve mesleki gelişimime önemli katkılar sağladı. Her şeyden önemlisi, tüm zorluklarına rağmen hem kuramın soyut düzleminde hem de sahanın somut gerçekliğinde kendimi tekrar tekrar bulduğum bu süreci elde edilen bulguları başkalarıyla paylaşmanın heyecanıyla sonlandırıyorum.

Bu tezin kuramsal çerçevesi bana 2014 yılından itibaren neredeyse her yıl yayımlanan ve çoğunlukla makale türünde olan çalışmalar üzerinden bir teori inşası sürecine tanıklık etme imkânı sundu. Bugüne kadar kurumlara ilişkin okuduğum hiçbir çalışma, Glückler ve Lenz (2016, 2018) ile Glückler ve Eckhardt'ın (2021) çalışmaları kadar bende 'satırlarında kaybolma' hissi uyandırmadı. Hala yakından takip ettiğim bu araştırmacıların yayınlarını 'Şimdi ne yazdılar?' ve 'Kuramsal çerçeveye ya da sahaya nasıl bir katkı sundular?' sorularının heyecanıyla incelemeye devam ediyorum. Söz konusu araştırmacıların ekonomik coğrafya yazınına kurumlar üzerinden yaptıkları katkıları çığır açıcı nitelikte buluyorum.

Elbette yalnızca kuram değil; saha da beni besledi, geliştirdi ve gerçekliğe dair pek çok şey öğretti. Saha deneyimi, gerçeği olabildiğince nesnel biçimde kavramama yardımcı olurken; Aliağa'daki gerçekliğin çok sayıda ve farklı türde aktöre dağılmış, başka bir deyişle tek bir aktöre indirgenemeyecek bir yapıya sahip olduğunu gösterdi. Bu yapıyı anladıkça ve Aliağa'nın ilk yıllarından bugüne yaşanan dönüşümleri öğrendikçe içim rahatladı. Bugün saha hem çevre hem de İSG açısından daha iyi koşullar için çaba göstermektedir. Bu süreçte katkısı olan ve bu tezin yedinci bölümünde ele aldığım tüm yan (çevresel) aktörler ile kamu politikası aktörlerinin emekleri de son derece kıymetlidir.

Lakin söz konusu aktörlere teşekkür etmeden önce, en büyük teşekkürümün danışmanım Prof. Dr. Yiğit EVREN ve eş danışmanım Prof. Dr. Nuri YAVAN'a olduğunu belirtmekten mutluluk duyuyorum. Yiğit Hoca beni Türkiye'nin önde

gelen ekonomik coğrafyacılarıyla buluşturdu. Tezin en iyi şekilde tamamlanabilmesi için olabilecek en güçlü komiteyi ve jüriyi bir araya getirdi. Ekonomik coğrafya, son derece zengin ve her bir damarının ayrı ayrı geliştiği bir disiplindir. Yiğit Hoca ve tez izleme komitesindeki diğer hocalarımla birlikte kurumlara dair farklı ele alış biçimlerimiz üzerinden, ki her birinin son derece güçlü olduğunu düşünüyorum, bir araya geldik ve görüşlerimizi paylaştık. Farklı bakış açıları üzerinden ilerlemenin verdiği güç ve güvenle kavramsal çerçeveye ve sahaya ilişkin her türlü bilgi ve bulguyu birlikte değerlendirdik. Amacımız, bu tezi en iyi şekilde sonuçlandırmaktı. Bu süreçte bilgisini ve deneyimini benden esirgemeyen, heyecanımı gören ve destekleyen danışmanım Prof. Dr. Yiğit EVREN'e çok teşekkür ederim.

Prof. Dr. Nuri YAVAN, beni hem kuramla hem de sahayla buluşturdu. Bugün kurama ve sahaya dair ortaya koyduğum tüm tespitlerin ardında Nuri Hoca'nın çok değerli katkıları vardır. Bu tez kapsamında yaptığım her kavramsal keşfi ve her saha bulgusunu kendisiyle saatler boyunca tartışma fırsatı buldum. Hiç ara vermeden çalıştığımız günleri çok iyi hatırlıyorum. Bu yoğun süreç adeta 'eş danışmanlık' kavramına dair bildiklerimi unutarak mezun olmama neden oldu; çünkü Nuri Hoca'nın katkıları eş danışmanlığın ötesine geçti. Başa dönecek olursam, beni hem kuramla hem de sahayla buluşturan kişi Nuri Hoca oldu; çünkü Nuri Hoca günceli titizlikle takip ediyor ve bir kuramla en iyi şekilde eşleşebilecek sahayı çok iyi biliyordu. Dahası, tüm bilgisini ve birikimini benim de aralarında bulunduğum pek çok öğrencisiyle büyük bir açıklık ve heyecanla paylaşıyordu. Disipliner anlamda farklı bir kökenden gelen bir araştırmacının ekonomik coğrafya gibi gelişmiş, yerleşikleşmiş ve zorlu bir alanda kendini var etmesi kolay değildi. İşte bu noktada Nuri Hoca devreye girerek hem bana hem de bu çalışmaya büyük emek verdi. Onun özverili katkıları doktora sürecinde bana olabilecek en değerli şeyi kazandırdı: ekonomik coğrafyayı yalnızca bir alan değil, bir düşünme biçimi olarak kavramaya çalışmak. Bunun anlamını, tüylerim diken diken olarak okuduğum makalelerden çok iyi biliyorum. Bu nedenle, emekleri için Prof. Dr. Nuri YAVAN'a tekrar tekrar teşekkür ederim.

Sonraki teşekkürlerim, neredeyse altı buçuk yıl boyunca her komitede birlikte yer aldığım ve bu çalışmaya değerli katkılarda bulunan hocalarım Doç. Dr. Senem

KOZAMAN AYGÜN ve Dr. Öğr. Üyesi Ragıp KALELİOĞLU'nadır. Her iki hocama da bu süreçte yanımda oldukları için içtenlikle teşekkür ederim.

Bu tezin saha çalışması kısmında bana destek olan kişilere teşekkürlerimi sunmadan önce, burada ayrıca anmam gereken çok önemli bir isim vardır: Prof. Dr. Johannes GLÜCKLER. Prof. GLÜCKLER, bu tezde benimsenen kuramsal çerçeveyi ortaya koyan araştırmacıların başında gelmektedir. Okuduğumda bende bambaşka bir heyecan uyandıran pek çok çalışma, kendisi ve birlikte çalıştığı araştırmacılar tarafından kaleme alındı. Bunun yanı sıra, kendisi çalışmaları hakkındaki görüşlerimi paylaştığım e-postama kayıtsız kalmayarak beni Heidelberg Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü'nde misafir etti. Ekibiyle birlikte Heidelberg'te geçirdiğim bir ay boyunca, kuramla ilgili tüm sorularımı içtenlikle ve ilgiyle yanıtladı. Prof. GLÜCKLER'e bu eşsiz fırsatı bana sunduğu, beni desteklediği ve yüreklendirdiği için teşekkürü bir borç bilirim.

Bu tez çalışmasının en zorlu aşamalarından biri sahaya ulaşmak oldu. Hatta başlangıçta sahaya erişemeyeceğim kaygısıyla sık sık umutsuzluğa kapıldım. Aliağa, araştırma açısından zor bir alan; hem içeriden saha üzerine konuşmak hem de dışarıdan sahaya erişim sağlamak oldukça güç... Bunun nedenlerini bugün daha iyi anlıyor, bana sahayı aktaran ve beni firmalarında misafir eden tüm işverenlere içten teşekkürlerimi sunuyorum. Onlar, kendi kaygılarını da samimiyetle benimle paylaştılar. Bu paylaşımların değerini tezde sahayı en doğru ve tarafsız şekilde aktarmaya çalışarak göstermeye gayret ettim. Bu noktada, saha çalışmasının en kritik aktörleri adeta mimarları olan üç isme de özellikle teşekkür etmek isterim: Osman ÖNDEŞ, Kayhan ÇİNDEMİR ve Can CESUR.

Diğer bir teşekkürüm, bu tez süreci boyunca her daim yanımda olan, bana güç veren ve tezin en iyi şekilde tamamlanabilmesi için gerekli tüm koşulları sağlayan başta annem Gül ŞANLISOY olmak üzere ailemedir. Son teşekkürüm ise, bu yolu benden önce yürüyen, ekonomik coğrafya literatürüne yaptığı özgün katkılarla bana örnek olan ve bu süreci tamamlarken yanımda bulunan arkadaşım Dr. Öğr. Üyesi Ceyda KURTAR ANLI'yadır. Hocalarım, bu süreçte tanıştığım ve bana destek olan herkes, ailem ve arkadaşlarım bu tezi hep birlikte yazdık. Bu nedenle her birinize tekrar tekrar teşekkür ederim.

Büşra GEZER

İÇİNDEKİLER

KISALTMA LİSTESİ x
ŞEKİL LİSTESİ xii
TABLO LİSTESİ xvi
ÖZET xviii
ABSTRACT xx
1 GİRİŞ 1
1.1 Araştırmanın Gerekçesi ve Önemi ... 3
1.2 Araştırmanın Amacı ve Hedefleri ... 6
1.3 Araştırma Soruları ... 7
1.4 Araştırmanın Argümanları ... 8
1.5 Araştırmanın Planı ve İçeriği ... 8
2 KURAMSAL ÇERÇEVE VE İLGİLİ LİTERATÜRÜN DEĞERLENDİRİLMESİ 10
2.1 Sosyal Bilimlerde Yeni Kurumsalcılık ... 10
2.2 Ekonomik Coğrafya'da Yeni Kurumsalcı Araştırma Gündemine Dair Bir İnceleme ... 13
2.2.1 Rasyonel Tercih Kurumsalcılığı 13
2.2.2 Tarihsel Kurumsalcılık 14
2.2.3 Sosyolojik Kurumsalcılık 16
2.3 Ekonomik Coğrafyada İlişkisel Kurum Anlayışı ... 19
2.3.1 İlişkisel Perspektiften Kurumlar 19
2.3.2 Kurumsal Bağlamın Boyutları: Kurumlar, Düzenlemeler ve Organizasyonlar 33
2.3.3 Kurumlar ve Düzenlemeler Arasındaki Etkileşim Türleri 35
2.3.4 Kurumlar ve Organizasyonlar Arasındaki Etkileşim 40
2.4 Gemi Söküme İlişkin Uluslararası ve Ulusal Literatürün Değerlendirilmesi ... 57
3 GEMİ SÖKÜM ENDÜSTRİSİNİN YAPISI VE DEĞER ZİNCİRİ 66
3.1 Dünyada Gemi Söküm Endüstrisi ... 66
3.1.1 Gemi Söküm Endüstrisinin Küresel Coğrafyası 66

3.1.2 Gemi Söküm Sürecinin Özellikleri 73
3.1.3 Gemi Söküm Endüstrisinin Uluslararası ve Bölgesel Düzenleyici Çerçevesi 80
3.2 Türk Gemi Söküm Endüstrisi 82
3.2.1 Türk Gemi Söküm Endüstrisinin Temel Özellikleri 82
3.2.2 Türk Gemi Söküm Endüstrisinin Ulusal Düzenleyici Çerçevesi 88
4 VERİ VE YÖNTEM 94
4.1 Araştırma Tasarımı 94
4.2 Verilerin Toplanması 96
4.2.1 Veri Kaynakları 96
4.2.2 Saha Çalışması: Yarı Yapılandırılmış Derinlemesine Görüşmeler 99
4.3 Verilerin Analizi 106
4.3.1 Doküman Analizi 106
4.3.2 Görüşmelerin Deşifresi ve Tematik Kodlama 106
5 TÜRK GEMİ SÖKÜM ENDÜSTRİSİNİN HALİÇ DÖNEMİ (1920-1974) 121
5.1 Haliç'in Mekansal Kompozisyonu 121
5.2 Haliç'te Gemi Sökümcüler 126
5.3 Haliç'te Mekan, Teknoloji ve Gemi Sökümün Organizasyonu 132
5.4 Haliç'te Geçici İşçi Çalıştırma Kurumu 140
6 TÜRK GEMİ SÖKÜM ENDÜSTRİSİNİN ALİAĞA DÖNEMİ (1977-GÜNÜMÜZ) 143
6.1 1977-1989 Dönemi: Endüstrinin Yeni Organizasyonel Alanında Haliç'teki Alışkanlıklarla 145
6.2 1990-2002 Dönemi: Yer Değiştirmenin Etkisiyle Organizasyonel Yeniden Yapılanma 148
6.3 2003-2017 Dönemi: Gemi Sökümün Yeni Organizasyonunun Çevre ve İSG Üzerindeki Etkileri 151
6.4 2018 ve Sonrası: Aliağa'nın Yeni Düzeni 156
7 ALİAĞA DÖNEMİNDE GEMİ SÖKÜMÜN KURUMSAL BAĞLAMI (1977-GÜNÜMÜZ) 173
7.1 1977-1989 Dönemi: Geçici İşçi Çalıştırmanın Kurumsal Temellerinin Zayıflaması 173
7.2 1990-2002 Dönemi: Geçici İşçi Çalışma Kurumunun Yok Olması ve Yeni Kurumların Ortaya Çıkması 176
7.2.1 Taşeronluğun Aliağa'daki Tezahürleri: Müteahhitlik ve Götürü Kurumları 176

7.2.2 Müteahhitliğin Tamamlayıcıları: Dayıbaşılık ve Kan Parası Kurumları 179
7.2.3 Organizasyonlar: Değiştirici Failler 179
7.3 2003-2017 Dönemi: Kurumsal Sürekliliğe Karşı Meşruiyet Krizi Riski 183
7.3.1 Müteahhitlik ve Götürünün Kurumsal Bağlamdaki Etkilerinin Artmasında Yineleyici Faillik: Kurumsal Sürekliliği Sağlamaya Yönelik Faaliyetler Olarak Kurumsal Çalışma 184
7.3.2 Kurumsal Yok Oluş Yeniden 184
7.4 2018 ve Sonrası: Aliağa'da Yeni Düzene Uyum Sürecinde Yineleyici Faillik 196
7.4.1 Yineleyici Faillik 197
7.4.2 Kurumları Yıkmaya Yönelik Faaliyetler Olarak Kurumsal Çalışma 201
7.5 Dönüşüm ve Yok Oluş Karşısında Kurumsal Direncin Bir Örneği: Veraset Kurumu 205
8 SONUÇ 210
8.1 Argümanların Değerlendirilmesi ve Bulguların Tartışılması 210
8.1.1 Kurumların Yok Oluşu ile İlişkili Olan Argümanın Değerlendirilmesi 210
8.1.2 Geçici Olarak Tükenmiş Faillere İlişkin Argümanın Değerlendirilmesi 216
8.2 Araştırmanın Sonuçları 217
8.3 Araştırmanın Literatüre Katkısı 223
8.4 Sınırlılıklar ve Gelecek Araştırmalar İçin Öneriler 226
KAYNAKÇA 229
A YARI YAPILANDIRILMIŞ GÖRÜŞME SORULARI: HALİÇ DÖNEMİ 254
B YARI YAPILANDIRILMIŞ GÖRÜŞME SORULARI: ALİAĞA DÖNEMİ 256
C HALİÇ DÖNEMİNDE FARKLI TÜRDEN GEMİ SÖKÜMCÜLER 258
D GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE ALİAĞA'DA ÇEVRE VE İSG KONULARINDA YAŞANAN İHLALLER 260
TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR 268

KISALTMA LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
CHP	Cumhuriyet Halk Partisi
ÇED	Çevresel Etki Değerlendirmesi
ÇSGB	Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
ÇŞİDB	Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DTO	Deniz Ticaret Odası
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
İDGM	İzin Denetim Genel Müdürlüğü
İMEAK	İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
İSG	İş Sağlığı ve Güvenliği
İZKA	İzmir Kalkınma Ajansı
KB	Kalkınma Bakanlığı
KKD	Kişisel Koruyucu Donanım
MSGSÜ	Mimar Sinal Güzel Sanatlar Üniversitesi
NGO	Sivil Toplum Kuruluşu
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
ÖİK	Özel İhtisas Komisyonu
PAH	Polisiklik Aromatik Hidrokarbonlar
PCB	Poliklorlu Bifeniller
SBB	Strateji ve Bütçe Başkanlığı
STB	Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
TAO	Türk Anonim Ortaklığı
TBT	Tribütiltin
TMMOB	Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

TOKİ	Toplu Konut İdaresi
UAB	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
UN	Birleşmiş Milletler
UNEP	Birleşmiş Milletler Çevre Programı

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1 Kurumların ilişkisel anlayışına göre kurum olmanın ön koşulları: beklentiler, yaptırımlar ve etkileşimler **23**

Şekil 2.2 Aşağı yönlü nedensellik mekanizmasının etkisiyle gerçekleşen kurumsal değişim **36**

Şekil 2.3 Yukarı yönlü nedensellik mekanizmasının etkisiyle gerçekleşen kurumsal değişim **37**

Şekil 2.4 Kurumlar ve düzenlemeler arasındaki etkileşim tipolojileri (Glückler ve Lenz, 2016, s. 265) **39**

Şekil 2.5 Beşeri faillik ve patika gelişimi arasındaki ilişki **40**

Şekil 3.1 Gemi sökümün coğrafyası (Güney Asya'daki ülkeler açısından) (NGO Shipbreaking Platform, t.y.-d) **68**

Şekil 3.2 2012-2023 yılları arasında dünyada en çok gemi söken ilk beş ülkenin sıralaması (%) **70**

Şekil 3.3 2023 yılında dünyada sökülen gemi sayısı ve tonajı bakımından ilk beş ülke (%) **71**

Şekil 3.4 Gemi sökümün temel aşamaları ve farklı türden malzeme akışları (Jain vd., 2016, s. 5) **74**

Şekil 3.5 Söküme hazırlık aşamasında gemiden alınan eşya, ekipman ve kirletici materyaller (Jain vd., 2016, s. 5) **75**

Şekil 3.6 Söküm aşaması ve adımları (Jain vd., 2016, s. 6) **77**

Şekil 3.7 Söküm sonrası aşama ve adımları (Jain vd., 2016, s. 7) **77**

Şekil 3.8 Gemi sökümün değer zinciri **82**

Şekil 3.9 Aliağa gemi söküm sanayi bölgesinde sökülen gemi tonajı ve sayısının yıllara göre değişimi (DPT, 2001; İMEAK DTO, 2013; Mikelis, 2010, aktaran Kaya, 2012; Türkiye Cumhuriyeti [T.C.] Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB], t.y.-a) **84**

Şekil 3.10 Gemi sökümün Aliağa'daki (İzmir) organizasyonel alanı (T.C. UAB, t.y-b) **85**

Şekil 3.11 Gemi sökümün ülke ekonomisi içindeki payının yıllara göre değişimi **86**

Şekil 3.12 Türkiye'de çelik tesislerinin mekansal dağılımı (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı [STB], 2023, s. 27) **87**

Şekil 3.13 Firmaların toplam alan büyüklüğü ve yıllık söküm kapasiteleri arasındaki ilişki (İZKA, 2022, s.38) **87**

Şekil 4.1 Araştırma tasarımı şeması **95**

Şekil 4.2 Kartopu örneklem süreci **98**

Şekil 4.3 Tematik kodlama sonucunda elde edilen kodların konularına göre dağılımı **107**

Şekil 4.4 Haliç'te gemi söküm yapılan yerler ve gemi sökümcüler **109**

Şekil 4.5 Haliç döneminde (1920-1974), Türk gemi söküm endüstrisinde mekan, teknoloji ve organizasyon **110**

Şekil 4.6 Aliağa döneminde (1977-günümüz) Türk gemi söküm endüstrisinin mekan, teknoloji ve organizasyon boyutlarının farklı evreleri **112**

Şekil 4.7 1977-1989 döneminde Türk gemi söküm endüstrisinde mekan, teknoloji ve organizasyon **113**

Şekil 4.8 1990-2002 döneminde Türk gemi söküm endüstrisinde mekan, teknoloji ve organizasyon **114**

Şekil 4.9 2003-2017 döneminde, Türk gemi söküm endüstrisinde mekân, teknoloji ve organizasyon **115**

Şekil 4.10 2018 ve sonrası dönemde Türk gemi söküm endüstrisinde mekan, teknoloji ve organizasyon **116**

Şekil 4.11 2018 ve sonrası dönemde firmalar, işverenler ve firma çalışanlarının temel özellikleri **117**

Şekil 4.12 Haliç döneminde kurumlar **119**

Şekil 4.13 Aliağa döneminin alt evrelerinde kurumları ve failleri tespit etmek amacıyla gerçekleştirilen örüntü kodlama (analitik) şeması **120**

Şekil 5.1 Kalafat yerine tamir-bakım için çekilen gemiler **122**

Şekil 5.2 Kalafat yerinde kırılan gemi krankının tamiri **124**

Şekil 5.3 Gemi sökümün Haliç'teki (İstanbul) organizasyonel alanı **125**

Şekil 5.4 Haliç'te farklı türden gemi sökümcüler **126**

Şekil 5.5 Haliç'te gemi sökümün ilk kuşak temsilcilerinden Eugene Eugenides ve Hüseyin İlhami Söker (Öndeş, 2023a; 2023b) **127**

Şekil 5.6 Haliç'te gemi sökümün üçüncü kuşak temsilcilerinden Aynur ve Şadan Kalkavan (Öndeş, 2017, s. 24) **128**

Şekil 5.7 Haliç'te ilk grup gemi sökümcülerin temsilcileri **129**

Şekil 5.8 Dalgıç sökümcülerden Rıza Kalkavan'ın algarnası **130**

Şekil 5.9 Haliç döneminde gemi sökümcülerin mekansal dağılımı **131**

Şekil 5.10 Haliç'te sökülmek için alınan gemilerin tonaj ve türleri arasındaki ilişkiye ait kod modeli **133**

Şekil 5.11 Haliç'te gemi söküm ekibi elemanları ve görevlerine ilişkin kod modeli **134**

Şekil 5.12 Hamalların ağır yükleri taşıdıkları arabalar **135**

Şekil 5.13 Haliç'te söküm hızını yavaşlatan faktörlere ilişkin kod modeli **136**

Şekil 5.14 Haliç'te çevre ve iş sağlığı ve güvenliği önlemlerine ilişkin kod modeli **137**

Şekil 5.15 Haliç'te söküm sonrası işlemlere/faaliyetlere ilişkin kod modeli..... **138**

Şekil 5.16 Haliç'te gemi sökümün değer zinciri..... **139**

Şekil 6.1 Türk gemi söküm endüstrisinin patika gelişim sürecinde kritik dönüm noktaları **145**

Şekil 6.2 Aliağa gemi söküm bölgesinin mekansal analizi (Sakin, 2023, s. 40) **147**

Şekil 6.3 Aliağa'da 1977-1989 ve 1990-2002 dönemlerinde gemi sökümün organizasyonunda rol oynayan firma ve sistem düzeyindeki aktörler **150**

Şekil 6.4 Aliağa'da bugün çevre sağlığı konusunda alınan önlemlere ilişkin kod modeli **153**

Şekil 6.5 Aliağa'da 2003-2017 döneminde gemi sökümün organizasyonunda rol oynayan firma ve sistem düzeyindeki aktörler **155**

Şekil 6.6 Aliağa'nın ilk yıllarından bugüne gemi alımı aşamasında gözlenen değişikliklere ilişkin kod modeli..... **157**

Şekil 6.7 Aliağa'nın ilk yıllarından bugüne söküm izni alma aşamasında gözlenen değişikliklere ilişkin kod modeli **158**

Şekil 6.8 Aliağa'nın ilk yıllarından bugüne gemi yanaştırma aşamasında gözlenen değişikliklere ilişkin kod modeli **159**

Şekil 6.9 Aliağa'da bugün söküme hazırlık aşamasının adımlarına ilişkin kod modeli **160**

Şekil 6.10 Aliağa'nın ilk yıllarındaki çalışma sistemine ilişkin kod modeli **161**

Şekil 6.11 Aliağa'da bugünkü çalışma sistemine ilişkin kod modeli **162**

Şekil 6.12 Aliağa'nın ilk yıllarından bugüne fiziksel altyapıda gerçekleşen değişikliklere ilişkin kod modeli..... **164**

Şekil 6.13 Aliağa'nın ilk yıllarında teknolojik yapıya ilişkin kod modeli..... **165**

Şekil 6.14 Aliağa'da bugün teknolojik yapıya ilişkin kod modeli..... **166**

Şekil 6.15 Yan sanayi işletmelerine ait açık alanlarda sergilenen gemi makineleri **167**

Şekil 6.16 Aliağa'daki yan sanayi işletmelerinden birinde onarıldıktan veya yeniden işlendikten sonra satışa sunulan koleksiyon eşyaları **168**

Şekil 6.17 Aliağa'da gemi mobilyalarını/eşyalarını alıp onardıktan veya yeniden işledikten sonra satışa sunan bir işletmeden görüntüler..... **170**

Şekil 6.18 Aliağa'da artı değerin yaratılması: Söküm sonunda elde edilen malzeme ve ekipmanların yurtiçi ve yurt dışı pazarlardaki alıcıları. **171**

Şekil 6.19 Aliağa'da 2018 ve sonrası dönemde gemi sökümün organizasyonunda rol oynayan firma ve sistem düzeyindeki aktörler **172**

Şekil 7.1 1990'lı yıllarda Aliağa'da kurulu olan firmalar ve söküm bölgesi içindeki konumları (Ağır, 1991, s. 82) **174**

Şekil 7.2 Aliağa'daki gemi söküm firmalarının Avrupa G.G.D. Tesisleri Listesi'ndeki konumları **188**

Şekil 7.3 Aliağa'nın ilk yıllarından bugüne kurumsal bağlam üzerinde etkili olan ulusal ve uluslararası düzenlemeler (1) **189**

Şekil 7.4 Aliağa'nın ilk yıllarından bugüne kurumsal bağlam üzerinde etkili olan ulusal ve uluslararası düzenlemeler (2) **190**

Şekil 7.5 Kurumları yıkmaya yönelik faaliyetler kapsamında yan aktörler tarafından sürdürülen söylemlere ilişkin kod modeli (2018 ve sonrası dönem) **203**

Şekil 7.6 Türk gemi söküm endüstrisinin gelişme süreci ve müteahhitlik kurumunun farklı dönemleri (M1: doğma ve yayılma; M2: meşruiyet kaybı; M3: etkisizleşme ve kullanım alanındaki azalış; M4: yok oluş) **209**

Şekil 8.1 Türk gemi söküm endüstrisinde yer değiştirmenin etkisiyle gerçekleşen ilk kurumsal yok oluş süreci **213**

Şekil 8.2 Türk gemi söküm endüstrisinde kurum-sarsan kuralların etkisiyle gerçekleşen ikinci kurumsal yok oluş süreci **214**

Şekil 8.3 Aliağa'daki gemi söküm firmalarının AB Listesi'ndeki konumları . **215**

Şekil 8.4 Türk gemi söküm endüstrisinin Haliç ve Aliağa dönemlerinde etkili olan kurumlar **218**

Şekil 8.5 Aliağa gemi söküm endüstrisinde failliğin farklı türleri **223**

Şekil 8.6 R Studio'da gemi söküm literatürü üzerine gerçekleştirilen bibliyometrik analiz sonuçları **226**

TABLO LİSTESİ

Tablo 1.1 Gemi söküm faaliyetlerine ilişkin uluslararası, bölgesel veya ulusal düzenleyici çerçevelerin sorunlu yönlerine dair literatürden örnekler . **5**

Tablo 2.1 Ekonomik coğrafyada yeni kurumsalcı araştırma gündemi bağlamında ele alınan temalar **17**

Tablo 2.2 Kurumların ilişkisel anlayışına göre ekonomik coğrafyada kurum olarak kabul edilmeyen faktörler **22**

Tablo 2.3 Ekonomik coğrafyadaki ilişkisel kurum anlayışına yapılan ampirik katkılarda kurumsal yapı (beklenti, yaptırım, etkileşim) ve işlevin çözümlenmesi **27**

Tablo 2.4 Kurumsal bağlamın boyutları **34**

Tablo 2.5 Formel kurumlarla aralarındaki etkileşime göre enformel kurumların tipolojisi (Helmke ve Levitsky, 2014, s. 728)..... **38**

Tablo 2.6 Kademeli kurumsal değişimin tipolojileri (Streeck ve Thelen, 2005, s. 31) **45**

Tablo 2.7 Glückler ve Lenz'in (2018; s. 114) kurumsal değişim tipolojileri..... **48**

Tablo 2.8 Kurumsal sürekliliğin sağlanmasına yönelik kurumsal çalışma biçimleri (Lawrence ve Suddaby, 2006, s. 230) **51**

Tablo 2.9 Yeni kurumların oluşturulmasına yönelik kurumsal çalışma biçimleri (Lawrence ve Suddaby, 2006, s. 221)..... **52**

Tablo 2.10 Türkiye'de gemi söküm üzerine gerçekleştirilen çalışmalarda odaklanılan konular..... **60**

Tablo 2.11 Güney Asya ülkeleri ve Türkiye'de ulusal düzenleyici çerçevenin gelişim süreci **62**

Tablo 2.12 Güney Asya Ülkeleri ve Türkiye'nin Uluslararası ve Bölgesel düzenlemelere uyum durumları **64**

Tablo 3.1 2012-2023 döneminde dünyada sökülen gemi sayısına ilişkin bilgiler **72**

Tablo 3.2 Söküme hazırlık aşamasında gemiden alınan yeniden kullanılabilir eşya ve ekipmanlar (Hiremath vd., 2014, s. 526) **76**

Tablo 4.1 Görüşmecilerin özellikleri **103**

Tablo 4.2 Haliç ve Aliağa dönemlerinin farklı türden görüşmecileri **105**

Tablo 7.1 1977-1989 döneminde bireysel ve kollektif aktörlerin failliği **175**

Tablo 7.2 1990-2002 döneminde bireysel ve kollektif aktörlerin failliği **182**

Tablo 7.3 2003-2017 döneminde bireysel ve kollektif aktörlerin failliği **195**
Tablo 7.4 2018 ve sonrası dönemde bireysel ve kollektif aktörlerin failliği..... **204**
Tablo 7.5 Veraset kurumunun yapısı (Kodlanmış ifadeler)..... **206**
Tablo 7.6 Firmaların işletme türlerine ilişkin bilgiler..... **207**

ÖZET

Kurumlar ve Kurumsal Değişim: Türk Gemi Söküm Endüstrisinin Ekonomik Coğrafya Perspektifinden Analizi

Büşra GEZER

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı
Doktora Tezi

Danışman: Prof. Dr. Yiğit EVREN

Eş-Danışman: Prof. Dr. Nuri YAVAN

Dünyada hurda gemilerin söküm faaliyetleri, formel kuralların zayıf, buna karşın enformel kuralların güçlü olduğu Asya'nın gelişmekte olan ülkelerinde (Hindistan, Bangladeş, Pakistan ve Türkiye) yoğunlaşmaktadır. Bu bağlamda, 1990'lardan bu yana küresel kuzeyin hurda gemilerini söken bu ülkeler kirlilik ve işçi ölümleriyle anılan coğrafyalar haline gelmiştir. Bununla birlikte, literatürde bu sorunlar genellikle düzenleyici çerçevelerdeki boşluklarla açıklanırken; bu çalışma analizin odağını aktörlerin düzenlemelere rağmen veya onlarla uyum içinde geliştirdiği davranış biçimlerine, yani kurumlara yöneltmektedir. Bir asrı aşkın süredir faaliyet gösteren Türk gemi söküm endüstrisinde hüküm süren kurumların neler olduğunu ve endüstrinin gelişim süreci boyunca nasıl evrildiklerini ortaya koymayı amaçlayan çalışmanın analitik çerçevesi, ekonomik coğrafyadaki ilişkisel kurum anlayışına dayanmaktadır. Bu doğrultuda, çalışmada kurumlar aktörler arasındaki beklenti, yaptırım ve etkileşimlerden doğan davranış örüntüleri olarak ele alınmakta; kurumların oluştuğu veya değiştiği süreçler ise, kurumsal bağlamın

yapıtaşları (kurumlar-düzenlemeler-aktörler) arasındaki ilişkiler üzerinden incelenmektedir. Söz konusu inceleme için döküman analizi ve yarı yapılandırılmış görüşmelere dayanan nitel araştırma yönteminin benimsendiği çalışmada, farklı türdeki aktörlerle 33 görüşme gerçekleştirilmiş ve bu görüşmeler tematik kodlama yöntemiyle analiz edilmiştir. Bulgular, endüstride zamanla kurumların ilişkisel anlayışıyla uyumlu altı örüntünün ortaya çıktığını göstermektedir: geçici işçi çalıştırma, müteahhitlik, götürü, dayıbaşılık, kan parası ve veraset. Ayrıca bulgular, endüstride farklı dönemlerde iki ayrı 'kurumsal yok oluş' sürecinin yaşandığını ortaya koymaktadır. İlkinde, endüstrinin yer değiştirmesiyle birlikte meydana gelen mekânsal ve teknolojik dönüşümler, yeni bir organizasyon biçimini zorunlu kılmış; bunun sonucunda geçici işçi çalıştırma kurumu ortadan kalkarken, yerini müteahhitlik, götürü, dayıbaşılık ve kan parası kurumları almıştır. İkincisinde ise, kurumsal bağlamda giderek etkisini arttıran aşağı ve yukarı yönlü dinamikler organizasyonel anlamda ikinci bir yeniden yapılanmayı beraberinde getirmiş; böylece götürü kurumu kısmen, diğerleri ise tamamen ortadan kalkmıştır. Sonuç olarak, bu çalışma Türk gemi söküm endüstrisi gibi düzenlemelere daha az duyarlı 'kirli' sektörlerde, kurumların yalnızca değişmekle kalmayıp kısmen ya da tamamen yok olabileceğini göstererek bölgesel gelişme ve ekonomik coğrafya yazınına özgün bir katkı sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kurumlar, kurumsal değişim, kurumsal yok oluş, ekonomik coğrafya, Türk gemi söküm endüstrisi

ABSTRACT

Institutions and Institutional Change: An Analysis of the Turkish Shipbreaking Industry from the Perspective of Economic Geography

Büşra GEZER

Department of Urban and Regional Planning
Doctor of Philosophy Thesis

Supervisor: Prof. Dr. Yiğit EVREN
Co-supervisor: Prof. Dr. Nuri YAVAN

Globally, shipbreaking activities are concentrated in the developing countries of Asia -India, Bangladesh, Pakistan and Turkey- where formal rules are weak but informal rules are deeply embedded. Since the 1990s, these countries have become geographies associated with environmental pollution and occupational health and safety risks. While the literature has often attributed these problems to regulatory gaps, this study shifts the analytical focus toward institutions—that is, the behavioral patterns developed by actors either in defiance of or in alignment with existing regulations. Drawing on the relational institutional approach in economic geography, the study aims to identify the institutions within Turkish shipbreaking industry and to examine how they have evolved over time. In this line, institutions are conceptualized as behavioral patterns emerging from expectations, sanctions, and interactions among actors, while their emergence and change are analyzed through the interrelations among the building blocks of the institutional context. Grounded in a qualitative research design based on document analysis and semi-structured interviews, the study conducted 33 interviews with different actors, which were analyzed through thematic coding. The findings reveal six patterns

aligned with the relational understanding of institutions: temporary employment, outsourcing, insourcing, ‘dayıbaşılık’, blood money and succession. Furthermore, two distinct processes of ‘institutional disappearance’ are identified. In the first one, spatial and technological transformations accompanying industrial relocation led to the disappearance of temporary employment and the emergence of new institutions -outsourcing, insourcing, ‘dayıbaşılık’ and blood money. In the second one, evolving dynamics within the institutional context triggered another reorganization, leading to the partial disappearance of insourcing and the complete disappearance of the others. Ultimately, the study demonstrates that in dirty and weakly regulated industries such as shipbreaking, institutions may not only change but also partially or completely disappear, thereby offering an original contribution to the literature on regional development and economic geography.

Keywords: Institutions, institutional change, institutional disappearance, economic geography, Turkish shipbreaking industry

1
GİRİŞ

Kurumlar son zamanlarda iktisattan (Acemoğlu ve Robinson, 2012; Hodgson, 2006; Williamson, 2000) siyaset bilimine (Hall ve Thelen, 2009; Mahoney ve Thelen, 2010; Streeck ve Thelen, 2005), iktisat sosyolojisinden (Scott, 2014) ekonomik coğrafyaya kadar (Amin, 1999; Amin ve Thrift, 1995; Bathelt ve Glückler, 2014; Farole vd., 2011; Gertler, 2010, 2018; Martin, 2000; Pike vd., 2015; Rodríguez-Pose, 2013, 2020; Rodriguez-Pose ve Storper, 2006; Storper, 2013; Zukauskaite vd., 2017) sosyal bilimlerin çeşitli disiplinlerinde başlıca gündem konusu haline gelmiştir. Bu gündemler arasında, kurumların büyüme ve gelişmede kritik rol oynadıklarına ilişkin giderek artan bir fikir birliği oluşmuştur (Acemoğlu vd., 2005; Gertler, 2010; Rodríguez-Pose, 2013; Storper, 2013). Kurumların kentsel ve bölgesel ekonomik büyüme ve gelişmedeki rollerini anlamak adına ekonomik coğrafyacılar, *kurumsal kalınlığın* (institutional thickness) kavramsal ve analitik çerçevesini yenilemiş (Zukauskaite vd., 2017); böylelikle disiplinin gündemine *kurumsal kalite* (institutional quality) (Ganau ve Rodriguez-Pose, 2019; Rodriguez-Pose ve Burlina, 2021) ve *kurumsal bağlam* (institutional context) (Glückler ve Bathelt, 2017; Glückler ve Lenz, 2016) gibi görece yeni kavramlar eklemiştir. Bu bağlamda, yapılan çalışmalarda kurumlar kimi zaman iktisadi hayatın formel ve enformel kuralları (North, 1990), kimi zaman organizasyonlar (Amin ve Thrift, 1995), kimi zaman da *ticari olmayan karşılıklı bağımlılıklar* (untraded interdependencies) (Storper, 1995) ve *sözleşmeler* (conventions) (Storper ve Salais, 1997) gibi *ilişkisel varlıklar* (relational assets) (Yeung, 2005) olarak ele alınmıştır.

Kurumların ele alınışındaki söz konusu çeşitlilik her ne kadar bir zenginlik sunuyor olsa da, diğer yandan ekonomik coğrafyadaki kurumsal analiz için birtakım belirsizlikleri de içinde barındırmaktadır. Bu belirsizlikler kurumların tanımı ve kurumsal değişim ile kurumsal politika üretimi süreçlerinin

kavramsallaştırılmasıyla ilgilidir. Kurumların tanımlanması konusunda, örneğin Rodriguez-Pose (2013) formel ve enformel kurum anlayışını başka bir deyişle North'un (1990) oyunun kuralları yaklaşımını, kurumları özellikle formel kurallara indirgeme riski taşıdığı için sorunlu bulmuştur. Gertler (2018) bunun nedenini, formel ve enformel kurumlar arasındaki ilişkinin çözümlenmesinde daha çok makro ölçekteki formel kurumların enformel kurumları şekillendirdiği tek yönlü bir nedensellik mekanizmasına odaklanılmış olması şeklinde açıklamıştır. Zukauskaite vd. (2017) ise, kurumsal kalınlık çerçevesini kurumları organizasyonlarla eş görmesi nedeniyle eleştirmiştir. Onlara göre bu durum, hangi tür organizasyonların ve kurumların yerel ekonomik gelişme için iyi veya kötü olduğunun ayrımını güçleştirmekte ve dolayısıyla organizasyonların kurumların işleyişi üzerindeki etkisinin (ya da tersinin) anlaşılmasını engellemektedir. Kurumsal değişim konusunda, Gertler (2010) bu sürecin ekonomik coğrafya disiplinine özgü bir biçimde yeterince kavramsallaştırılamadığını ifade etmiştir. Bunun sebepleri, kurumların tanımı konusundaki belirsizliğe ek olarak kurumların üretildiği, geliştiği veya yeniden üretildiği (değiştiği) süreçlerin açıklanmasında failliğin rolüne, çok ölçekli bakış açısına ve karşılaştırmalı metodolojilere yeterince alan açılmaması olarak sıralanmıştır (Gertler, 2010, 2018; Rodriguez-Pose, 2013, 2020). Kurumsal politika üretimi konusunda ise, Rodriguez-Pose (2013, 2020) diğer ikisinin bir sonucu olarak kurumların ekonomik büyüme ve gelişme politikalarına yeterince dahil edilemediğini belirtmiştir.

Son yıllarda, ekonomik coğrafyada söz konusu sorunları aşmak amacıyla bütünleşik bir kurum kuramı inşa etmeye yönelik çabalar ortaya çıkmıştır (Bathelt ve Glückler, 2014; Glückler ve Bathelt, 2017; Glückler ve Lenz, 2016, 2018). Bu bağlamda, öncelikle daha önce North (1990), Rafiqui (2009), Farole vd. (2011) ve Zukauskaite vd. (2017) tarafından da yapıldığı gibi kurumlar, düzenlemeler ve organizasyonlardan kavramsal ve analitik olarak ayrılmış ve ilişkisel perspektiften kurumların disipline özgü yeni bir tanımı yapılmıştır: "Aktörler arasındaki meşru karşılıklı beklenti ve yaptırımlara dayanan etkileşimler sonucunda yerleşik karakter kazanmış davranış örüntüleri" (Bathelt ve Glückler, 2014, s.7). Ardından, bu tanımdan hareketle kurumsal bağlamın kavramsal ve analitik çerçevesi ortaya konmuştur. Böylece, kurumlar ile düzenlemeler (oyunun kuralları) arasındaki etkileşimin kurumların oluşumu, gelişimi ve değişimindeki rolü

kavramsallaştırılmıştır. Bu kavramsallaştırmaya göre, kurumlar kimi zaman *etkin kurallarla* (enforced rules) birlikte gelişir (reinforcement) veya bu kurallar tarafından sarsılır ve dönüşüm geçirirken (circumvention); kimi zaman da, *etkin olmayan kurallar* (non-enforced rules) nedeniyle ortaya çıkmakta (competition) veya onları ikame etmektedir (substitution) (Glückler ve Lenz, 2016). Bu kavramsallaştırmaya ek olarak Glückler ve Lenz (2016), kurumsal değişime ilişkin *aşağı* (top-down) ve *yukarı yönlü* (bottom-up) olmak üzere iki tür nedensellik mekanizması tarif etmiştir. Aşağı yönlü nedensellik, kurumsal bağlamın makro düzeyinde bildirilen düzenlemelerin sahada nasıl karşılık bulduğunu ifade ederken; yukarı yönlü nedensellik ise, iktisadi hayatın kendine özgü pratiklerinin formel düzleme nasıl yansıdığını ifade etmektedir. Son olarak, hem kurumsal politika üretim sürecinin anlaşılması (Glückler ve Lenz, 2016) hem de kurumsal değişimin kavramsallaştırılması (Glückler ve Lenz, 2018), kurumsal bağlamın söz konusu kavramsal ve analitik çerçevesi sayesinde mümkün olmuştur. Buna göre, aşağı veya yukarı yönlü nedensellik mekanizmalarının etkisiyle ortaya çıkan üç farklı kurumsal değişim türü ortaya konmuştur (Glückler ve Lenz, 2018): (1) *yapısal değişim veya morfoz* (morphosis), (2) *işlevsel değişim veya sürüklenme* (drift) ve (3) *hem yapısal hem de işlevsel değişim veya başkalaşım* (transformation).

Yukarıda tartışılan nedenlerden hareketle, bu çalışmada ekonomik coğrafya literatüründeki ilişkisel kurum anlayışı benimsenmiştir. Çalışmada, kurumlar ve kurumlarla ilişkili süreçler ilişkisel bir perspektiften değerlendirilmiş ve Türk gemi söküm endüstrisi örneği üzerinden incelenmiştir. Söz konusu kuramsal ve ampirik tercihlerin dayanakları ile çalışmanın amacı, araştırma soruları, temel argümanları ve genel kurgusu ilerleyen bölümlerde ayrıntılı biçimde ele alınmaktadır.

1.1 Araştırmanın Gerekçesi ve Önemi

Bu çalışmanın çıkış noktasını, sosyal bilimlerde kurumların oyunun kuralları (düzenlemeler) veya oyunun oyuncuları (organizasyonlar) olarak ele alındığı yaygın anlayışın aksine; kurumların, oyunun oyuncuları arasındaki etkileşimlerden doğan davranış örüntüleri olduğu fikri (Bathelt ve Glückler, 2014) oluşturmaktadır. Başka bir deyişle, kurumların düzenlemelerden ve organizasyonlardan farklı ama onlarla birlikte oluşan, gelişen veya dönüşen varlıklar olarak ele alındığı ekonomik coğrafyadaki ilişkisel kurum anlayışının kurumların ekonomik peyzajı

şekillendirmedeki etkisini açık biçimde ortaya koyma potansiyeli, bu çalışmanın temel motivasyonunu oluşturmaktadır.

Çalışmanın motivasyonu doğrultusunda, ampirik araştırma alanı olarak Türk gemi söküm endüstrisi seçilmiştir. Bu tercihin ilk gerekçesi, endüstrinin uzun yıllar boyunca formel kuralların görece zayıf, enformel kuralların ise güçlü olduğu bir bağlamda faaliyet göstermesidir. Bu özellik, kurum tartışmaları için verimli bir ampirik zemin sunmaktadır. Türkiye'de gemi söküm faaliyetleri kapsamlı yasa ve yönetmeliklerle düzenlenmiş olsa da, pratikte büyük ölçüde firma düzeyinde enformel uygulamalar üzerinden yürütülmektedir. Sonuç olarak, makro ve mikro ölçekler arasındaki boşluklar kurumların ortaya çıkmasına elverişli bir zemin hazırlamaktadır.

Gerekçelerden ikincisi, endüstrinin kurumların ilişkisel anlayışı doğrultusunda geliştirilen çok ölçekli ve çok aktörlü kurumsal bağlam çerçevesinin uygulanmasına olanak tanıyan niteliklere sahip olmasıyla ilgilidir. Bu nitelikler, aşağıdaki gibidir:

- Bir asrı aşkın süredir faaliyet gösteren endüstrinin tarihsel gelişim sürecinde, farklı tür ve ölçeklerden çok sayıda bireysel ve/veya kollektif aktörün (organizasyonların) rol oynaması,
- Benzer şekilde, endüstrinin makro düzeyde çok sayıda uluslararası, bölgesel ve ulusal düzenlemeye tabi olması,
- Endüstrinin kurumsal bağlamında, zaman içinde aşağı ve yukarı yönlü nedensellik mekanizmalarını harekete geçiren önemli gelişmelerin yaşanmış olması: endüstrinin yer değiştirmesi ve kurumsal bağlamın makro düzeyinde kurum-sarsan kuralların bildirilmesi,
- Sonuç olarak, Türk gemi söküm endüstrisinin kurumların düzenlemeler ve organizasyonlarla ilişkili bir biçimde nasıl oluştuklarının, geliştiklerinin veya yok olduklarının incelenmesine izin vermesi.

Gerekçelerden üçüncüsü, gemi söküm faaliyetlerinin çevre ve İSG üzerindeki olumsuz etkilerini ele alan ulusal ve uluslararası literatürün de ortaya koyduğu üzere (Ayvaz, 2024; Demir, 2023; Frey, 2015; Göktepe, 2023; Kemerci, 2016; Kutub vd., 2017; Neşer vd., 2008; Rahman, 2013; Rahman ve Mayer, 2016; Tanha vd., 2022; Yujuico, 2014), bu etkilerin önlenmesinde yalnızca düzenlemelere

odaklanmanın yeterli olmamasıyla ilgilidir. İlgili literatür, olumsuz etkilerin kaynağını çoğunlukla uluslararası, bölgesel veya ulusal düzenleyici çerçevelerde aramış ve bu etkilerin önlenmesi konusunda söz konusu çerçevelerle ilgili üç noktaya odaklanmıştır (Tablo 1.1): düzenlemelerdeki boşluklar; kontrol ve denetim mekanizmasındaki zafiyetler; düzenlemelerin sınırlı yaptırım gücü.

Tablo 1.1 Gemi söküm faaliyetlerine ilişkin uluslararası, bölgesel veya ulusal düzenleyici çerçevelerin sorunlu yönlerine dair literatürden örnekler

(1) Düzenlemelerdeki boşluklar
• Basel Sözleşmesi (1989), hükümetlerin tehlikeli atıkların sevkiyatının yönetimi ve hurda bir geminin geri dönüşümü konusundaki yetkilerini açıkta bırakmış (Demirci, 2023; Kaya, 2012).
• Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) İlkeleri (2003), bir geminin uluslararası düzenlemelere uygun bir şekilde nasıl sökületeceği konusunda tesisler ve hükümetler için yeterli rehberliği sağlayamamış (Alam ve Faruque, 2014).
• Hong Kong Sözleşmesi (2009), gemi söküm yapan ülkelere ve gemi sahiplerine mevcut çalışma koşullarının iyileştirilmesi konusunda ciddi yükümlülükler getirmemiş (Alam ve Faruque, 2014; Kaya, 2012; Kemerci, 2016; Mishra, 2018; Puthucherril, 2010).
• Avrupa Birliği (AB) Gemi Geri Dönüşüm (G.G.D.) Yönetmeliği ve Avrupa G.G.D. Tesisleri Uygulaması'nda (2013), uluslararası sularda gerçekleşen bayrak değiştirmeyi engelleyen bir madde bulunmadığından küresel gemi geri dönüşüm piyasası üzerindeki etkilerinin beklenenden az olacağı belirtilmiş (Alcaide vd., 2017; İMEAK Deniz Ticaret Odası [İMEAK DTO], 2017, 2018; İzmir Kalkınma Ajansı [İZKA], 2022).
(2) Kontrol ve denetim mekanizmasındaki zafiyetler
• Aliağa'da toksik gemilerin kıyıya yanaşmasını engelleyen bir kontrol mekanizmasının olmayışı (Neşer vd., 2008).
• Hong Kong Sözleşmesi'nin (2009) hurda gemilerin yeterli idari kapasite ve kaynaklara sahip yerlerde sökülüp sökülmediğini denetleyen bir mekanizmadan yoksun olması (Ayvaz, 2024; Kaya, 2012; Rossi, 2011).
• Bangladeş'te, söküm yerlerini denetlemeye gelen müfettişlerin teknik kapasitelerinin yetersiz olması ve yeterli ekipmana sahip olmamaları (Rahman ve Mayer, 2016).
(3) Düzenlemelerin sınırlı yaptırım gücü
• Basel Sözleşmesi'nin (1989) uluslararası hukuka yansımış bir kararı olmamasından dolayı (Kaya, 2012) , gemilerin kötü koşullarda sökülmesini engelleyememesi (Vardar ve Harjano, 2002).
• IMO İlkeleri'nin (2003) tavsiye niteliğinde olması ve ilkelere uyum konusunda herhangi bir yaptırımın olmaması (Hadjiyianni ve Pouikli, 2024; Sejan vd., 2024). Dolayısıyla IMO'nun, tesislerin uygulamalarını kontrol edebilecek veya çevresel standartlara uymaları konusunda tesislere baskı yapabilecek bir gücünün olmaması (Alam ve Faruque, 2014).

Ancak mevcut literatür ve medyaya yansıyan vakalar, sorunların kaynağını yalnızca düzenlemelerde aramanın ve politika üretim sürecini düzenlemelerin iyileştirilmesi ya da düzenleyici çerçevenin bütünüyle değiştirilmesi üzerine kurgulamanın, bu sorunların giderilmesinde tek başına yeterli olmadığını göstermektedir. Nitekim zaman içinde hem uluslararası düzenlemelere uyum sağlanması hem de ulusal çerçevelerin yenilenmesi yönünde çok sayıda değişiklik yapılmış olmasına rağmen; günümüzde Güney Asya ülkeleri ve Türkiye'de işçi ölümleri, yaralanmalar ve çevresel kirlilik vakaları hâlâ devam etmektedir (Deniz Haber, 2022, 2025; İSİG Meclisi, 2022; NGO Shipbreaking Platform, 2025a). Bu nedenle, bu çalışma kurumsal bağlamın çok boyutlu ilişkisel çerçevesini benimseyerek odağı şu şekilde genişletmektedir: Sorunların kaynağını yalnızca düzenlemelerde aramak yerine, yerel ölçekte aktörlerin düzenlemelere rağmen ya da onlarla uyumlu biçimde geliştirdikleri davranış örüntülerini de (kurumları) dikkate almaktadır. Böylelikle çalışma, sorunların gerçek, çok boyutlu ve ilişkisel nedenlerinin anlaşılmasına yönelik bütüncül bir çerçeve sunmaktadır.

1.2 Araştırmanın Amacı ve Hedefleri

Bu çalışmanın amacı, Türk gemi söküm endüstrisinde kurumların 1977 yılından günümüze uzanan süreçte kurumsal bağlamda yaşanan değişimlerden nasıl etkilendiğini keşfetmek ve bunu ekonomik coğrafya literatüründeki ilişkisel kurum anlayışı çerçevesinde açıklamaktır. Bu amaç doğrultusunda belirlenen hedeflerden ilki, endüstrinin Haliç (1920-1974) ve Aliağa (1977-günümüz) dönemlerine özgü kurumsal bağlamlarını tanımlamaktır. Başka bir deyişle, endüstrinin iki ayrı döneminde kurumsal bağlamların makro düzeyinde etkili düzenlemeleri, mezo düzeyinde yer alan kurumları, mikro düzeyini tanımlayan organizasyonel alanları ve her üç düzeyde birden bulunabilen organizasyonları tespit etmektir. Hedeflerden ikincisi, 1977 yılından günümüze kadarki süreçte endüstrinin kurumsal bağlamında değişime yol açan aşağı ve yukarı yönlü dinamikleri belirlemektir. Son hedef ise, söz konusu dinamiklerin kurumlar üzerindeki doğrudan (yukarı yönlü dinamikler) veya dolaylı (aşağı yönlü dinamikler) etkilerini ortaya koymaktır. Bu hedefi, aynı zamanda kurumsal bağlam içindeki aşağı veya yukarı yönlü dinamikler karşısında farklı tür ve düzeylerdeki bireysel ve/veya kollektif aktörlerin geliştirdikleri tutum

ve davranış biçimlerinin kurumlar üzerindeki etkilerini anlamak olarak da ifade etmek mümkündür.

1.3 Araştırma Soruları

Bu çalışmada üç temel araştırma sorusu ele alınmaktadır. Bu sorular aşağıdaki gibidir:

1) Türk gemi söküm endüstrisinde Bathelt ve Glückler'in (2014) ilişkisel kurum anlayışıyla örtüşen kurumlar nelerdir?
2) 1977 yılından günümüze Türk gemi söküm endüstrisinin kurumsal bağlamında meydana gelen değişimler kurumlar üzerinde nasıl bir etki yaratmıştır?
3) Türk gemi söküm endüstrisinde 1977 yılından günümüze meydana gelen kurumsal süreçlerde hangi tür ve ölçeklerdeki aktörler nasıl bir rol oynamıştır?

Bu araştırma sorularından ilkine verilecek yanıt aracılığıyla endüstrinin Haliç ve Aliağa dönemlerine özgü kurumsal bağlamlarının mezo düzeyinde yer alan kurumlar ortaya konacaktır. İkinci araştırma sorusu kapsamında, kurumsal bağlamda meydana gelen değişimlerin iki temel nedenden kaynaklandığı görülmektedir: yukarı ve aşağı yönlü nedensellik mekanizmalarının harekete geçmesi. Bu doğrultuda, Türk gemi söküm endüstrisinde yukarı yönlü nedensellik mekanizması iki kez devreye girmiştir. İlki, endüstrinin 1974 yılında Haliç'ten Aliağa'ya taşınmasıyla; ikincisi ise, kurumsal yapı ve/veya işlevin çevre ve İSG üzerindeki olumsuz etkilerinin 2000'li yıllardan itibaren dikkat çekici boyutlara ulaşmasıyla gerçekleşmiştir. Aşağı yönlü nedensellik mekanizması ise, kurumsal bağlamın makro düzeyindeki düzenlemelerde yaşanan değişikliklerle harekete geçmiştir. Dolayısıyla, ikinci araştırma sorusuna verilecek yanıt söz konusu dinamiklerin kurumlar üzerindeki etkilerinin anlaşılmasına olanak sağlayacaktır. Son olarak, üçüncü araştırma sorusuna verilecek yanıt kurumsal bağlam içindeki yukarı ve aşağı yönlü nedensellik mekanizmalarının etkisiyle kurumların ortadan kalktığı ve yeni kurumların ortaya çıktığı süreçlerde failliğin rolünü ortaya koyacaktır. Bu süreç, kurumların belirli dönemlerde kurumsal bağlam içinde

süreklilik kazandığı evreleri de kapsadığından söz konusu süreklilik dönemlerinde failliğin rolü de incelenecektir.

1.4 Araştırmanın Argümanları

Bu çalışmanın ilk argümanı 'kurumsal bağlamda meydana gelen değişimlere bireysel ve/veya kollektif aktörler tarafından verilen tepkilerin, mevcut literatürde daha önce ortaya konulduğu üzere, kurumsal değişime (institutional change; Glückler ve Lenz, 2018), *kurumsal sıçramaya* (institutional leapfrogging; Benner, 2019) ve *kurumsal katlanmaya* (institutional folding; Glückler ve Eckhardt, 2021) yol açabildiği gibi kurumsal yok oluşa da yol açabildiği' üzerinedir. Bu bağlamda, Türk gemi söküm endüstrisinin tarihsel gelişim sürecinde kurumsal yok oluş olgusunun iki kez deneyimlenmiş olduğu öngörülmektedir. Bunlardan ilkinin, yer değiştirmenin endüstrinin mekan, teknoloji ve organizasyon boyutlarında (Kutsal Üçlü) yol açtığı dönüşümlerin etkisiyle; ikincisinin ise, kurumsal bağlamın makro düzeyinde bildirilen *kurum-sarsan kuralların* (institution-circumventing rules; Glückler ve Lenz, 2016) etkisiyle gerçekleşmiş olabileceği tahmin edilmektedir. Bununla birlikte çalışmada, ikinci kurumsal yok oluş sürecinde hem ekonomik coğrafyadaki faillik literatüründe tanımlanan fail türlerinden hem de kurumları yıkmaya yönelik çalışmalar yürüten aktörlerden (Lawrence ve Suddaby, 2006) farklı bir aktörün rol oynadığı ileri sürülmektedir. Bu doğrultuda, çalışmanın ikinci argümanı şu şekilde ortaya konmuştur: Kurumların yok olmasında, geçici olarak tükenmiş aktörlerin failliği de belirleyici bir rol üstlenmektedir.

1.5 Araştırmanın Planı ve İçeriği

Çalışma, giriş bölümü hariç yedi bölümden oluşmaktadır. İkinci bölümde, çalışmanın kuramsal çerçevesi sunulmuş ve ilgili literatür özetlenmiştir. Bu kapsamda öncelikle, sosyal bilimlerdeki kurum literatürü yeni kurumsalcı araştırma gündemi üzerinden değerlendirilmiştir. Ardından, ekonomik coğrafya yazınında kurumların bu gündemle ilişkisi ele alınmıştır. Bölüm, tezin kavramsal ve analitik çerçevesinin ortaya konulmasının ardından, gemi söküme ilişkin ulusal ve uluslararası literatürün değerlendirilmesiyle tamamlanmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, dünya ve Türkiye ölçeğinde gemi söküm endüstrisinin yapısal özellikleri ile değer zincirine ilişkin temel bilgilere yer

verilmiştir. Söz konusu bilgiler, gemi sökümün coğrafyasından değer zincirini oluşturan aktör ve aşamalara, endüstride artı değerin yaratılma biçimlerinden çevre ve İSG üzerindeki etkilerine kadar geniş bir çerçevede ele alınmıştır. Çalışmanın dördüncü bölümünde, nitel araştırma yöntemine ilişkin ayrıntılar ilgili başlıklar altında açıklanmıştır: araştırma tasarımı, birincil ve ikincil verilerin toplanması ve bu verilerin doküman incelemesi ve tematik kodlama yöntemleriyle analiz edilmesi.

Beşinci bölümde, Türk gemi söküm endüstrisinin Haliç dönemindeki mekansal, teknolojik ve organizasyonel boyutları incelenmiştir. Altıncı bölümde ise, endüstrinin Aliağa dönemindeki mekansal, teknolojik ve organizasyonel boyutları tarihsel bir perspektifle ele alınmıştır. Yedinci bölümde, Aliağa dönemindeki kurumsal bağlam ve bu bağlamda yaşanan değişimlerin kurumlar üzerindeki etkilerine ilişkin bulgular aktarılmıştır. Son olarak sekizinci bölümde, çalışmada elde edilen bulgular literatürdeki kavramsal ve ampirik katkılarla ilişkilendirilerek tartışılmış, araştırmanın sonuçları ve kısıtlılıkları ortaya konmuş ve gelecekteki çalışmalar için öneriler geliştirilmiştir.

2
KURAMSAL ÇERÇEVE VE İLGİLİ LİTERATÜRÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

2.1 Sosyal Bilimlerde Yeni Kurumsalcılık

Sosyal bilimlerde, 1960'lı yıllardaki davranışsal devrimin etkisiyle 1980'lerden itibaren kurumların ekonomik, politik ve sosyal aktörlerin davranışlarını nasıl şekillendirdiğine ilişkin araştırmaları yönlendiren üç farklı yaklaşım ortaya çıkmıştır (Hall, 2010; Hall ve Taylor, 1996): rasyonel tercih kurumsalcılığı, tarihsel kurumsalcılık ve sosyolojik kurumsalcılık. Bu yaklaşımlar, odaklandıkları meseleler doğrultusunda Hall ve Taylor'ın (1996) işaret ettiği üç temel soruya yanıt aramıştır: 'Aktörler nasıl davranır?'; 'Kurumlar davranışları nasıl yapılandırır?'; 'Kurumlar neden kalıcıdır?'. Bu bağlamda, kurumları belirli dengeleri sürdüren koordinasyon mekanizmaları olarak gören rasyonel tercih kurumsalcılığına göre, aktörler tercihlerinden en yüksek faydayı sağlamak amacıyla stratejik ve araçsal biçimde davranmaktadır (Greif ve Laitin, 2004). Kurumlar ise, hem tercihlerin kapsamını ve sırasını belirleyerek hem de başkalarının tercihleri hakkındaki belirsizlikleri azaltarak aktörlerin davranışlarını yapılandırmaktadır (Hall ve Taylor, 1996; Scott, 2014). Buna karşılık tarihsel kurumsalcılık, belirli bir andaki dengeden çok sürece odaklanmaktadır (Greif ve Laitin, 2004). Ayrıca bu yaklaşım, kurumları tarihsel peyzajın gelişimini patika bağımlı biçimde yönlendiren faktörler olarak ele almaktadır (Hall ve Taylor, 1996). Tarihsel kurumsalcılık yaklaşımına göre aktörler, geçmiş tercihlere bakarak bugünün tercihlerini şekillendirirken (Scott, 2014); mevcut politika mirası ve geçmiş uygulamaların izleri de davranışları belirleyen önemli unsurlar hâline gelmektedir (Hall ve Taylor, 1996). Sosyolojik kurumsalcılık ise, aktörler arasındaki ilişkilere odaklanarak kurumları bu ilişkileri biçimlendiren bilişsel ve kültürel çerçeveler olarak görmektedir (Scott, 2014). Bu yaklaşımda aktörlerin davranışları yalnızca fayda maksimizasyonuna dayalı araçsal

eylemler değil; aynı zamanda herhangi bir durumun aktörlerin kimlikleri ve değerleri doğrultusunda yorumlanmasının bir sonucudur (Hall ve Taylor, 1996). Bu noktada kurumlar, sosyal yaşama anlam kazandıran koşulları sağlayarak aktörlerin kimliklerini, imajlarını ve tercihlerini etkileyip davranışları yönlendirmektedir.

Kurumların neden kalıcı olduğu sorusuna gelindiğinde, rasyonel tercih kurumsalcılarına göre kurumlar bir tür Nash dengesini somutlaştırdıkları için kalıcıdır (Greif ve Laitin, 2004; Hall ve Taylor, 1996; Scott, 2014). Bu bakış açısına göre, kurumları değiştirmeye yönelik davranışlar aktörleri mevcut kurumsal düzene bağlı kalmaktan daha kötü bir duruma sokacağından aktörlerin sapmaya yönelik bir teşviki bulunmamaktadır. Dolayısıyla değişim, ancak kurumsal çevredeki dışsal şoklarla gerçekleşmektedir (Hall, 2010). Tarihsel kurumsalcılar ise, önce *kurumsal kitlenmeye* (institutional lock-in), ardından *kurumsal çöküşe* (institutional exhaustion) neden olan olumlu ve olumsuz geri bildirim mekanizmalarını kurumsal kalıcılığın kaynakları olarak görmektedir (Greif ve Laitin, 2004). Son olarak sosyolojik kurumsalcılar, kurumların geleneksel olmaları, sorgulanmaksızın kabul edilmeleri ve kolektif yapılar olarak bireysel eylemlerle kolayca dönüştürülememeleri nedeniyle kalıcı olduklarını ileri sürmektedir (Hall ve Taylor, 1996). Özetle bu araştırma gündeminde, kurumsal değişimin de tıpkı *kurumsal kalıcılık* (institutional persistence) gibi sürekli olabileceği ve *artımlı* (incremental) adaptasyon yoluyla ortaya çıkabileceği yönündeki görüşler 2000'li yıllara kadar dile getirilmemiştir (Hall, 2010). Bu döneme dek, üç yaklaşım da kurumsal değişimi yeterince güçlü biçimde açıklayamamıştır (Greif ve Laitin, 2004; Hall ve Taylor, 1996).

Ekonomik coğrafya, bu üç kurumsalcı yaklaşımı temsil eden 1980'lerin yeni kurumsalcı araştırma gündemine (Hall ve Taylor, 1996) disiplin içinde yaşanan kültürel dönüşün etkisiyle 1990'ların ikinci yarısında entegre olmuştur (Martin, 2000). Bu tarihten itibaren ekonomik coğrafyacılar, rasyonel tercih kurumsalcılığı perspektifinden hareketle başarılı bölgesel ekonomilerin ortaya çıkmasında 'oyunun kuralları (North, 1990)'nı belirleyen ve işlem maliyetlerini azaltan formel (piyasa, hukuk, anayasa, devlet bürokrasisi ve sözleşmeler) ve enformel (normlar, değerler, güven ve enformel sözleşmeler) kurumların rollerini incelemeye başlamıştır. Başlangıçta bu çalışmalar, yerelleşme ekonomilerinin yeni sanayi bölgelerinin ortaya çıkmasına imkân tanıyan yere özgü kurumları nasıl ürettiği

üzerine odaklanmıştır (Amin ve Thrift, 1992; Scott ve Storper, 1987; Storper, 1997; Storper ve Christopherson, 1987). Daha sonraki çalışmalar ise, başarılı bölgesel gelişmede kurumların büyüme ve verimlilik üzerindeki etkisini kurumsal kapasite, kurumsal etkinlik ve yönetişim kalitesi gibi kavramlar üzerinden incelemiştir (Ganau ve Rodriguez-Pose, 2019; Rodriguez-Pose ve Burlina, 2021; Rodriguez-Pose ve Di Cataldo, 2015; Rodriguez-Pose ve Garcilazo, 2015).

2000'li yıllara kadar, ekonomik coğrafyada tarihsel kurumsalcılık yerel kurumsal rejimlerin patika bağımlı doğaları, evrimleri ve yerel ekonomilerin yönetişimindeki rolleri üzerine odaklanmıştır (Martin, 2000). 2000'li yıllardan itibaren ise, ekonomik coğrafyada yeni sanayi bölgelerinin ortaya çıkışı ve endüstriyel kümelenme teorisiyle bağlantılı olarak inovasyon ve kurum tartışmaları öne çıkmıştır (Kaygalak, 2020). Bu bağlamda, bölgesel inovasyon sistemleri yaklaşımı çerçevesinde kurumlar bölgeleri birbirinden ayıran temel faktörler olarak değerlendirilmiştir (Asheim ve Coenen, 2005; Asheim ve Gertler, 2006; Boschma ve Frenken, 2010; Cohen ve Levinthal, 1990; Cooke, 2001). Öte yandan, *kapitalizmin çeşitliliği* (variegated capitalism) yaklaşımı bağlamında (Bathelt ve Gertler, 2005; Gertler, 2004; Peck ve Theodore, 2007; Rutherford ve Gertler, 2002), kapitalizmin farklı ülkelerde farklı biçimlerde işlemesinde kurumların oynadığı rol tartışılmıştır (Kaygalak, 2020). Bu yaklaşımların tümü, kurumların inovasyon, teknoloji, evrimsel süreçler ve patika bağımlı bölgesel büyüme dinamikleriyle ilişkilendirilmesine zemin hazırlamıştır.

Ekonomik coğrafyada sosyolojik kurumsalcılık perspektifinden yürütülen çalışmalar ise, yerel gömülülüğün artmasında formel ve enformel kurumların rolünü vurgulamış; ekonomik başarıyı yerel *kurumsal kalınlık* (institutional thickness) (Amin ve Thrift, 1995) çerçevesi üzerinden açıklamıştır (Martin, 2000). Bununla birlikte, ekonomik faaliyetin yerelleşmesini bu yaklaşım doğrultusunda ele alan iki temel araştırma gündemi daha öne çıkmıştır: kurumlar, işlemler ve endüstriyel organizasyon arasındaki ilişkilerin incelenmesi (Storper, 1995; Storper ve Salais, 1997) ve ilişkisel ekonomi ile bölgesel ekonomik gelişme arasındaki bağlantının ele alınması (Amin, 1999; Cooke ve Morgan, 1997; Hirst, 1997).

2000'li yıllardan itibaren sosyal bilimler genelinde tarihsel kurumsalcılar, rasyonel tercih kurumsalcılığının kurumsal değişimi açıklamadaki yetersizliklerine eleştiri getirerek *artımlı değişimin* dinamiklerini ele alan yeni çerçeveler geliştirmiştir

(Hacker, 2005; Mahoney ve Thelen, 2010; Streeck ve Thelen, 2005; Thelen, 2003). Ekonomik coğrafya literatüründe bu çerçeveler, patika gelişimi tartışmalarıyla ilişkilendirilmiştir (Gong ve Hassink, 2019; Hassink vd., 2019; Hu ve Yang, 2019). Ancak, ekonomik coğrafyada kurumsal değişimin nasıl açıklanacağı konusundaki belirsizlikler hala sürmektedir (Gertler, 2018; Rodriguez-Pose, 2020). Benzer bir belirsizlik, kurumların gerçekte ne oldukları ve nasıl tanımlanmaları gerektiği konusunda da ortaya çıkmaktadır (Bathelt ve Glückler, 2014; Glückler ve Lenz, 2016). Son dönemde ise, sosyolojik kurumsalcı bir bakış açısıyla kurumların coğrafi olarak özgül ekonomilere katkısını açıklamaya yönelik girişimler ortaya çıkmıştır (Farrell, 2018). Bu doğrultuda, kurumların disipline özgü bir tanımı geliştirilmiş (Bathelt ve Glückler, 2014) ve kurumsal değişimin ilişkisel çerçevesi öne sürülmüştür (Glückler ve Lenz, 2018).

2.2 Ekonomik Coğrafya'da Yeni Kurumsalcı Araştırma Gündemine Dair Bir İnceleme

2.2.1 Rasyonel Tercih Kurumsalcılığı

Ekonomik coğrafyada rasyonel tercih kurumsalcılığı çerçevesinde yürütülen çalışmalarda belirleyici rol oynayan kuramsal çerçeve, iktisat literatüründeki işlem maliyetleri yaklaşımıdır. Martin'in (2000) de vurguladığı üzere, 1990'lardan itibaren ekonomik coğrafyada özellikle kurumların işlem maliyetleri üzerindeki etkilerini ekonomik faaliyetlerin yerelleşmesi ve yığılması bağlamında ele alan araştırmalar öne çıkmaya başlamıştır. Bu doğrultuda, disiplinin araştırma gündeminde merkezi bir konum edinen başlıca temalar şunlardır (Tablo 2.1): sanayisizleşme süreçleri ve yeni sanayi bölgelerinin ortaya çıkışında kurumların rolünü analiz eden çalışmalar (Amin ve Thrift, 1992; Amin, 1994; Storper, 1997); '*ticari olmayan karşılıklı bağımlılıklar* (untraded interdependencies)'ın işlem maliyetleri üzerindeki etkisini inceleyen araştırmalar (Sanchez vd., 2010; Storper, 1995, 1997; Storper ve Salais, 1997).

Benzer şekilde, ilerleyen yıllarda bölgesel ekonomik büyüme ve gelişme süreçlerinde *topluluk* (community) düzeyindeki enformel kurumlar ile *toplum* (society) düzeyindeki formel kurumların işlem maliyetleri üzerindeki etkileri tartışılmıştır (Farole vd., 2011; Rodriguez-Pose ve Storper, 2006; Storper, 2013) (Tablo 2.1). Bu tartışma, sosyal bilimlerde uzun süredir varlık gösteren 'toplum-

topluluk' ayrımını ekonomik coğrafya literatürüne taşımıştır. Buna göre topluluk kavramı, yerel ölçekte enformel bağlarla bir araya gelen grupları; toplum kavramı ise, bu toplulukların çeşitli bağlantı kurma mekanizmaları aracılığıyla oluşturdukları üst ölçekli yapıları ifade etmektedir (Farole vd., 2011). North'un (1990) kurumların ekonomik performans üzerindeki etkisini açıklamak amacıyla geliştirdiği 'oyunun kuralları (rules of the game)' kavramsallaştırmasına benzer biçimde, topluluk düzeyinde normlar, değerler ve alışkanlıklar enformel kurumları; toplum düzeyinde ise kurallar, yasalar ve yönetmelikler formel kurumları temsil etmektedir (Storper, 2013).

Daha yakın dönemde, bölgesel ekonomik büyüme ve gelişme için etkin kurumsal politikaların üretilmesini merkeze alan yeni bir tema öne çıkmıştır. Bu bağlamda, kurumlar ile ekonomik performans arasındaki ilişki '*yönetim kalitesi* (government quality)' (Barbero vd., 2021; Crescenzi vd., 2016; Ezcurra ve Rodriguez-Pose, 2014; Iddawela vd., 2021; Muringani vd., 2019; Rodriguez-Pose, 2020; Rodriguez-Pose ve Di Cataldo, 2015; Rodriguez-Pose ve Garcilazo, 2014, 2015; Rodriguez-Pose ve Zhang, 2019) ve '*kurumsal kalite* (institutional quality)' (Alvarez vd., 2018; Ganau ve Rodriguez-Pose, 2019; Rodriguez-Pose ve Burlina, 2021; Rodriguez-Pose ve Ganau, 2022) kavramları çerçevesinde ele alınmıştır (Tablo 2.1). Kent ve bölgelerin ekonomik büyüme ve gelişme yörüngelerini açıklamada mevcut kuramsal araçların yetersiz kaldığını vurgulayan Rodriguez-Pose (2020), kurumsal kalite kavramına odaklanmanın hem bu açıklamaları güçlendireceğini hem de daha etkin politikaların geliştirilmesine katkı sağlayacağını ileri sürmüştür.

2.2.2 Tarihsel Kurumsalcılık

Ekonomik coğrafyada tarihsel kurumsalcılık yaklaşımının bakış açısıyla gerçekleştirilen çalışmalar, özellikle siyaset bilimi disiplininde aynı yaklaşım bağlamında ele alınan iki temel temadan etkilenmiştir: kurumlar ile kapitalizmin çeşitliliği arasındaki ilişki ve kurumlar ile patika bağımlılığı arasındaki ilişki. Kapitalizmin çeşitliliği yaklaşımı, ulusal düzeyde kapitalizmin farklı türleri ile kurumlar arasındaki ilişkilerin incelenmesine odaklanmıştır (Bathelt ve Gertler, 2005; Dunford, 2005; Gertler, 2004; Peck ve Theodore, 2007; Rutherford ve Gertler, 2002) (Tablo 2.1). Bunun yanı sıra, ekonomik coğrafyada bölgesel inovasyon sistemleri ile kurumlar arasındaki ilişkilerin incelendiği tema (Asheim ve Coenen, 2005; Asheim ve Gertler, 2006; Boschma ve Frenken, 2009, 2010;

Cohen ve Levinthal, 1990; Cooke, 2001) hem kapitalizmin çeşitliliği yaklaşımının hem de patika bağımlılığı perspektifinin etkilerini yansıtmaktadır. Bu çerçevede, ekonomik coğrafyacılar iktisat literatüründeki ulusal inovasyon sistemleri çalışmalarından da önemli ölçüde yararlanmıştır.

Disiplin içerisinde kapitalizmin çeşitliliği yaklaşımının etkili olduğu bir başka tartışma alanı ise kurumların '*ilintili ve ilintisiz çeşitlilik* (related and unrelated variety)' üzerindeki rollerine odaklanan araştırmalardır (Boschma ve Capone, 2014, 2015; Boschma ve Frenken, 2011; Boschma vd., 2017; Gültekin vd., 2023) (Tablo 2.1). Bu bağlamda Boschma ve Capone (2014), kurumların hem çeşitlilik süreçlerinin yönünü hem de ülkelerin mevcut üretim yapılarıyla ilişkili ya da ilişkisiz sektörlerde karşılaştırmalı üstünlük kazanma kapasitelerini etkilediğini göstermiştir. Aynı zamanda Boschma ve Capone (2014), kurumların Evrimsel Ekonomik Coğrafya'ya daha etkin biçimde entegre edilmesi gerektiğini ileri sürerek üç öneride bulunmuştur: kurumların belirli sektörlerle ilişkilerinin detaylı biçimde incelenmesi; ulusal düzeydeki kurumsal yapılara ek olarak, bölgesel düzeydeki kurumların da analize dahil edilmesi; kurumsal değişimin çeşitlilik süreçleri üzerindeki etkilerinin araştırılması. Bu önerilerin sonuncusu kapsamında Boschma vd. (2017), kurumsal değişimi 'brikolaj (bricolage)' ve 'kurumsal girişimcilik (institutional entrepreneurship) (Battilana vd., 2009; DiMaggio, 1988)' kavramları üzerinden açıklamıştır. Ayrıca Boschma vd. (2017), kurumsal değişimin açıklanmasında '*beşeri failliğin* (human agency)' önemine işaret etmiş ve bu bağlamda 'geçiş (transition)' literatürünün sağlayabileceği katkıları vurgulamıştır.

Tarihsel kurumsalcılığın ekonomik coğrafyadaki etkilerinin görüldüğü bir diğer araştırma hattında, kurumların yerel endüstriyel gelişme süreçleriyle ilişkileri iki farklı eksen üzerinden ele alınmıştır: patika bağımlılığı perspektifi (Chen ve Hassink, 2020; Hassink vd., 2019; Hu ve Yang, 2019) ve kurumsal girişimcilerin rolleri (Gong ve Hassink, 2019; Hassink vd., 2019; Zhu vd., 2021) (Tablo 2.1). Bu çalışmalarda kurumlar, North'un (1990) oyunun kuralları anlayışına paralel olarak formel-enformel ikiliği içerisinde analiz edilmiştir. Ayrıca, kurumsal değişimin daha iyi anlaşılabilmesi için siyaset bilimi literatüründeki değişim çerçeveleri de (Mahoney ve Thelen, 2010; Streeck ve Thelen, 2005) ekonomik coğrafyanın araştırma gündemine dahil edilmiştir.

Bu araştırma hattında kurumlar ile endüstriyel gelişme süreçleri arasındaki ilişkileri farklı bağlamlarda inceleyen çeşitli ampirik katkılar sunulmuştur. Örneğin Hu ve Yang (2019), Çin'in Shandong eyaletindeki 'Zaozhuang' kenti ve Liaoning eyaletindeki 'Fuxin' kentini karşılaştırmalı olarak analiz ederek kurumsal değişim tipolojileri ile patika gelişimi tipolojileri arasındaki bağlantıları ortaya koymuştur. Hassink vd. (2019) ise, kurumlarla 'y*eni endüstriyel patika gelişimi* (new industrial path development)' arasındaki ilişkileri incelemiş ve bu süreci açıklamak için çok aktörlü ve çok ölçekli bir yaklaşım önermiştir. Kurumların endüstriyel gelişme süreçleriyle ilişkilerini kurumsal girişimciler üzerinden ele alan çalışmalarında Gong ve Hassink (2019), Çin'in Şanghay kentindeki çevrim içi oyun endüstrisinde kurumsal değişimi çok ölçekli bir yaklaşımla incelemiştir. Benzer şekilde Zhu vd. (2021), kurumların küresel değer zincirlerindeki güç dinamiklerini Çin'in Hangzhou kentindeki mobil oyun endüstrisi üzerinden analiz etmiştir.

2.2.3 Sosyolojik Kurumsalcılık

Sosyolojik kurumsalcılık perspektifinden gömülülük kavramı ile kurumlar arasındaki ilişkilerin incelendiği temanın ekonomik coğrafyadaki izleri, özellikle iki alanda görünür hale gelmiştir. Bunlardan ilkinde, sektörel uzmanlaşma veya kümelenmelerin ağ ekonomisindeki konumları küresel kurumsal ağlar üzerinden analiz edilmiştir (Amin ve Malmberg, 1992; Amin ve Thrift, 1992, 1995; Scott ve Storper, 2003) (Tablo 2.1). İkincisinde ise, bölgesel gelişmeye ilişkin 'üçüncü yol' tartışmalarında kurumlar ile '*birliktelik* (associationism)' arasındaki ilişki merkezi bir tema olarak ele alınmıştır (Amin, 1999, 2000; Cooke ve Morgan, 1998; Hirst, 1997).

1990'lı yıllarda ekonomik coğrafya literatüründeki kurum gündeminin merkezine giren bir diğer kavramsal çerçeve, gömülülük kavramından beslenen '*kurumsal kalınlık* (institutional thickness)' (Amin ve Thrift, 1994, 1995) çerçevesi olmuştur. Bu çerçeve kapsamında, kurumlar ve yerel ekonomik gelişme arasındaki ilişki analiz edilmiştir (Amin ve Thrift, 1994, 1995; Aydın, 2007; Ersoy, 2011; Henry ve Pinch, 2001; Keeble vd., 1999) (Tablo 2.1). Amin ve Thrift (1994, 1995), kurumsal kalınlığın dört boyutunu şu şekilde tanımlamıştır:

(i) Yerel kurumsal varlık: Kurumların sayı ve tür bakımından niceliksel varlığı. Bu boyut, kurumsal kalınlığın sağlanması için gerekli olmakla birlikte tek

başına yeterli değildir; ancak diğer boyutlarla bir araya geldiğinde anlam kazanmaktadır.

(ii) Kurumlar arasındaki etkileşim düzeyi: Yerel kurumlar arasındaki iş birliği ve bilgi alışverişinin düzeyi. Kurallar, sözleşmeler ve bilgi akışı bu etkileşimin somut çıktılarıdır.

(iii) Tanımlanmış güç ilişkileri: Çıkar gruplarının baskınlığı (1. alternatif) veya bireysel çıkarların ortak temsili (2. alternatif). Burada güç, sömürücü davranışları sınırlayan ve maliyetlerin toplumsallaşmasını sağlayan bir mekanizma işlevi görmektedir.

(iv) Ortak bir girişimde bulunma konusundaki farkındalık: Kurumların hem bağlı olduğu hem de katkıda bulunduğu yerel endüstriyel gündem.

Son yıllarda ise, ekonomik coğrafyada sosyolojik kurumsalcılık perspektifinden kurumların ilişkisel boyutunu öne çıkaran yeni bir araştırma hattı ortaya çıkmıştır. Bathelt ve Glückler'in (2014) disipline özgü bir kurum tanımı yaparak çok ölçekli bir kurumsal değişim çerçevesi geliştirdikleri çalışmalarıyla filizlenen bu araştırma hattında, kurumlar hem inovasyon süreçleri (Bathelt ve Conserva, 2018; Bathelt ve Glückler, 2014; Glückler ve Bathelt, 2017; Glückler ve Eckhardt, 2021) hem de bölgesel politika üretimi süreçleri (Benner, 2019; Glückler, 2020; Glückler ve Lenz, 2016; Lenz ve Glückler, 2020; Sanchez-Hernandez ve Glückler, 2019) bağlamında ele alınmıştır (Tablo 2.1). Ayrıca aynı araştırma hattında, kurumsal değişim ve kurumsal girişimciliğin incelenmesinde siyaset bilimi ve organizasyon çalışmaları literatüründeki kavram ve çerçevelerden yararlanılmıştır.

Tablo 2.1 Ekonomik coğrafyada yeni kurumsalcı araştırma gündemi bağlamında ele alınan temalar

	Tema
RASYONEL TERCİH KURUMSALCILIĞI	Yeni sanayi bölgelerinin ortaya çıkışı ve kurumlar (Amin, 1994; Amin ve Thrift, 1992; Storper, 1997)
	Yerelleşme/yığılma ekonomileri ve kurumlar (ticari olmayan karşılıklı bağımlılıklar) (Storper, 1995, 1997; Storper ve Salais, 1997)
	Bölgesel ekonomik büyüme/gelişme ve kurumlar (toplum ve topluluk düzeyindeki kurumlar) (Farole vd., 2011; Rodriguez-Pose ve Storper, 2006; Storper, 2013). Bölgesel ekonomik büyüme ve gelişmede etkin politikaların üretilmesi ve kurumlar (yönetim kalitesi ve kurumsal kalite)

Tablo 2.1 Ekonomik coğrafyada yeni kurumsalcı araştırma gündemi bağlamında ele alınan temalar (devamı)

	Tema
RASYONEL TERCİH KURUMSALCILIĞI	(yönetim kalitesi: Barbero vd., 2021; Crescenzi vd., 2016; Ezcurra ve Rodriguez-Pose, 2014; Iddawela vd., 2021; Muringani vd., 2019; Rodriguez-Pose, 2020; Rodriguez-Pose ve Di Cataldo, 2015; Rodriguez-Pose ve Garcilazo, 2014, 2015; Rodriguez-Pose ve Zhang, 2019) (kurumsal kalite: Alvarez vd., 2018; Ganau ve Rodriguez-Pose, 2019; Rodriguez-Pose ve Burlina, 2021; Rodriguez-Pose ve Ganau, 2022)
TARİHSEL KURUMSALCILIK	Kapitalizmin çeşitliliği (variegated capitalism) ve kurumlar (Bathelt ve Gertler, 2005; Dunford, 2005; Gertler, 2004; Peck ve Theodore, 2007; Rutherford ve Gertler, 2002)
	Bölgesel inovasyon sistemleri ve kurumlar (Asheim ve Coenen, 2005; Asheim ve Gertler, 2006; Boschma ve Frenken, 2009, 2010; Cohen ve Lewinthal, 1990; Cooke, 2001)
	İlintili-ilintisiz çeşitlilik ve kurumlar (Boschma ve Capone, 2014, 2015; Boschma ve Frenken, 2011; Boschma vd., 2017; Gültekin vd., 2023)
	Yerel endüstriyel gelişme, patika bağımlılığı ve kurumlar (Chen ve Hassink, 2020; Hassink vd., 2019; Hu ve Yang, 2019)
	Yerel endüstriyel gelişme ve kurumsal girişimcilik (Gong ve Hassink, 2019; Hassink vd., 2019; Zhu vd., 2021)
SOSYOLOJİK KURUMSALCILIK	Ağ ekonomisi bağlamında kümelenme/uzmanlaşma ve kurumlar (Amin ve Malberg, 1992; Amin ve Thrift, 1992, 1995; Scott ve Storper, 2003)
	Bölgesel gelişme için üçüncü yol tartışmaları: 'birliktelik (associatonism)' ve kurumlar (Amin, 1999, 2000; Cooke ve Morgan, 1998; Hirst, 1997)
	Yerel ekonomik gelişme ve kurumsal kalınlık (Amin ve Thrift, 1994, 1995; Aydın, 2007; Ersoy, 2011; Henry ve Pinch, 2001; Keeble ve diğ., 1999)
	İnovasyon ve kurumlar (Bathelt ve Conserva, 2018; Bathelt ve Glückler, 2014; Glückler ve Bathelt, 2017; Glückler ve Eckhardt, 2021)
	Bölgesel ekonomik büyüme ve gelişmede etkin kurumsal politikaların üretilmesi ve kurumlar (Benner, 2019; Glückler, 2020; Glückler ve Lenz, 2016; Lenz ve Glückler, 2020; Sanchez-Hernandez ve Glückler, 2019)

*Glückler ve Lenz (2016) ve Martin'den (2000) yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

2.3 Ekonomik Coğrafyada İlişkisel Kurum Anlayışı

2.3.1 İlişkisel Perspektiften Kurumlar

Sosyal bilimlerde kurumlar ekonomik, politik, sosyal ve kültürel süreçlerle olan ilişkileri üzerinden kimi zaman ve diğerlerinden daha yaygın biçimde (Rodriguez-Pose, 2013) oyunun formel ve enformel kuralları (North, 1990), kimi zaman sosyal rejimler (Streeck ve Thelen, 2005), kimi zaman kültür ve kültüre özgü uygulamalar (Ocasio ve Gai, 2020; Scott, 2014), kimi zaman da organizasyonlar (Greif ve Laitin, 2004; Ocasio ve Gai, 2020) olarak ele alınmıştır. Kurumların ele alınışı konusunda, sosyal bilimlerin farklı disiplinlerinde neredeyse eş zamanlı olarak ortaya çıkan kurumsallık yaklaşımlarının neden olduğu çoğulluğun benzeri bir durum, ekonomik coğrafyada da gözlenmiştir. Ekonomik coğrafya disiplini kapsamında kurumlar, bölgesel ekonomik gelişmeyle olan ilişkileri temelinde zaman içinde oyunun formel ve enformel kurallarından (North, 1990) organizasyonlara (Amin ve Thrift, 1995), ticari olmayan karşılıklı bağımlılıklardan (Storper, 1995) sözleşmelere (Storper ve Salais, 1997) kadar değişen anlamlarda kullanılmıştır.

Ekonomik coğrafyanın gündemine yeni kurumsal ekonominin etkisiyle giren oyunun kuralları (North, 1990) anlayışı, zamanla hangi tür kurumların sosyal ve ekonomik gelişme için daha iyi olduğunun belirlenmesine yönelik çok sayıda çalışma sayesinde bu gündemde geniş bir yer edinmiştir (Farole vd., 2011; Gertler, 2010, 2018; Rodriguez-Pose, 2013, 2020; Storper, 2013). Kurumların bireyler arasındaki etkileşimi şekillendiren ve onlar tarafından geliştirilen kısıtlamalar olduğu yönündeki bu yaklaşıma göre (North, 1990) formel kurumlar; politik kurallar (anayasal sistem, yasalar vb. gibi), ekonomik kurallar (mülkiyet hakları) ve sözleşmeler olarak ele alınmıştır. Enformel kurumların ise alışkanlık, norm, değer ve inanç gibi kültürel mirasın parçaları olan faktörler olduğu ifade edilmiştir.

Formel kurumlar, kurumlar ekonomisindeki analizin yeni kurumsal analize karşılık gelen düzeylerinde mülkiyet hakları ve işlem maliyetlerinin düzenlenmesindeki rolleri üzerinden incelenirken; enformel kurumlar, analizin ilk düzeyinde gömülülük konseptiyle ilişkili bir biçimde ele alınmıştır (Williamson, 2000). Kurumların benzer süreçlerde nasıl işlediğini çözümlemeye yönelik arayış, ekonomik coğrafyacılara da kendi çerçevelerini geliştirme imkânı sağlamıştır. Örneğin bu çerçevelerden birinde, kurumların mikro-ekonomik eylem ve ekonomik

mübadele, teknolojik gelişme ve politik süreçler üzerindeki etkileri bölgesel ekonomik gelişme yörüngelerini şekillendiren tamamlayıcı yapısal güçler olarak toplum ve topluluk kavramları üzerinden ele alınmıştır (Farole vd., 2011; Storper, 2013). Buna göre, toplum düzeyindeki formel kurallar ile topluluk düzeyindeki enformel kuralların kaynak arama süreçlerini yapılandırarak ve söz konusu kaynakların güvence altına alınmasına yönelik işlem maliyetlerini azaltarak, hem ekonomik mübadelenin verimliliği hem de teknolojik gelişmenin düzeyi üzerinde doğrudan etkilerde bulunduğu ileri sürülmüştür (Farole vd., 2011; Storper, 2013).

Bununla birlikte, kurumların formel-enformel ikiliği çerçevesinde ele alındığı söz konusu anlayış ekonomik coğrafyadaki kurumsal analiz açısından zaman içinde çeşitli açılardan sorunlu görülmüştür. Bu sorunlardan ilki, bu anlayışın hem her zaman ve her yer için geçerli olmaktan uzak olması hem de kurumları özellikle formel kurallara indirgeme riski taşımasıyla ilgilidir (Rodriguez-Pose, 2013). Diğer bir sorun ise, bu anlayış kapsamında enformel kurumların ekonomik süreçlerdeki rollerinin formel kurumlara göre daha kısıtlı bir inceleme alanı bulması ve bu nedenle, yerel kurumların ekonomik gelişmeyi nasıl şekillendirdiğiyle ilgili bilgi eksikliğinin sürüyor olmasıyla ilgilidir (Gertler, 2018; Rodriguez-Pose, 2013, 2020). Gertler (2018), bu sorunun kökeninde literatürün makro düzeydeki formel kurumların mikro düzeydeki enformel kurumları belirlediği tek yönlü bir nedensellik mekanizmasına odaklanmış olmasının yattığını ileri sürmüştür. Özetle yukarıda bahsedilenler, ekonomik coğrafyadaki kurumsal analizin çözmesi gereken sorun alanlarından birine işaret etmektedir.

Başka bir sorun alanı, kurumların organizasyonlarla eş tutulduğu kurumsal kalınlık çerçevesinden kaynaklanmaktadır (Amin ve Thrift, 1995; Coulson ve Ferrario, 2007; Henry ve Pinch, 2001; Keeble vd., 1999; Raco, 1998). Bu çerçevenin ‘yerel kurumsal varlık’ ve ‘kurumlar arasındaki etkileşim düzeyi’ olarak tanımlanan ilk iki boyutunun organizasyonların sayısı, mülkiyet türleri, bulundukları ölçek ile organizasyonlar arasındaki etkileşimin türü ve yoğunluğu gibi göstergeler üzerinden açıklanması, söz konusu iki kavramın birbiri yerine kullanıldığını açıkça göstermektedir (Amin ve Thrift, 1995). Bu durum, hem gerçekte hangi tür organizasyonların ve kurumların yerel ekonomik gelişme için iyi veya kötü olduğunun hem de organizasyonların kurumların işleyişi üzerindeki etkisinin (veya bunun tersinin) anlaşılmasını engellemektedir (Zukauskaite vd., 2017). Bu nedenle,

Zukauskaite vd.'nin de (2017) vurguladığı üzere, çerçevenin kurumsal ve organizasyonel boyutları arasında bir ayrım yapılmalı ve çerçeve bu gözle yeniden değerlendirilmelidir.

Sonuç olarak, hem yukarıda ele alınan sorunlar hem de disiplin içinde kurumların ne oldukları konusundaki süregelen belirsizlik (Bathelt ve Glückler, 2014; Glückler ve Lenz, 2018; Rodriguez-Pose, 2013) kurumsal değişimin bir türlü kavramsallaştırılamaması ve bütüncül bir kurum kuramının oluşturulamaması gibi sorunları beraberinde getirmiştir (Bathelt ve Glückler, 2014; Gertler, 2010, 2018; Rodriguez-Pose, 2020). Bu noktada Bathelt ve Glückler (2014), kurumların tanımı konusundaki belirsizliği ortadan kaldırmak amacıyla onların disipline özgü ve ilişkisel bir tanımını ortaya koymuştur. Bu tanıma göre kurumlar "aktörler arasındaki meşru karşılıklı beklenti ve yaptırımlara dayanan etkileşimler sonucunda yerleşik karakter kazanmış davranış örüntüleri"dir (Bathelt ve Glückler, 2014, s.7). Bu tanım üzerinden, daha önce ekonomik coğrafyada kurumlar yerine kullanılan formel kurallar (düzenlemeler), organizasyonlar ve bireysel davranışsal düzenlerin neden artık kurum olarak kabul edilemeyeceği aşağıdaki şekilde açıklanmıştır (Tablo 2.2):

- **Formel kurallar, kurum değildir:** Kurumlar, farklı türden kurallara dayandıklarından formel veya enformel nitelikte olabilirler (Bathelt ve Glückler, 2014). Ancak, kurumlar kağıt üzerinde düzenlenmiş kurallardan ziyade, aktörler arasındaki etkileşimin düzenli örüntülerine gönderme yaparlar (Glückler ve Bathelt, 2017; Glückler ve Lenz, 2016). Bu nedenle, kurumlar kodlanmış kurallarda veya düzenlemelerde değil; eylemin kendisinde bulunur (Glückler ve Lenz, 2018).
- **Organizasyonlar, kurum değildir:** Kurumlar, bireysel veya kollektif aktörler (organizasyonlar) yerine; bu aktörlerin belirli durumlarda birbiriyle etkileşime girme biçimlerini ifade ederler (Glückler ve Bathelt, 2017). Ayrıca ekonomik mekândan ayrı düşünülemeyen sosyal ve kültürel ilişkiler aracılığıyla kurumsal yapılara gömülü olan organizasyonlar (Bathelt ve Glückler, 2014), kurumların oluştuğu ve değiştiği süreçlerdeki rollerinin incelenmesi gereken ama kurumlardan bağımsız varlıklardır.

- **Bireysel davranışsal düzenler, kurum değildir:** Çünkü, bir bireyin belirli bir düzende sürdürdüğü davranışları bu birey dışında başka birinde herhangi bir beklenti oluşturmayacağından yaptırımlara da konu olmaz (Bathelt ve Glückler, 2014). Bu nedenle, bireysel davranışsal düzenler kurum olarak değerlendirilebilmeleri için gerekli yapısal niteliklerden yoksundur.

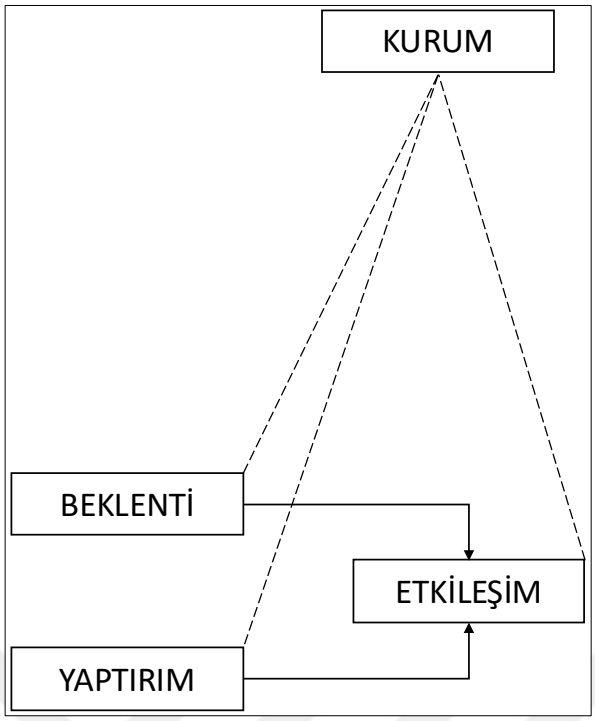
Yukarıda ele alınan faktörlerin aksine güven, alışkanlıklar ve değer yargıları gibi kuruşlandırılması pek de mümkün olmayan enformel karşılıklı bağımlılıkların ve sözleşmelerin (Storper, 1995; Storper ve Salais, 1997) yeni yaklaşıma göre kurum olarak kabul edilebileceği belirtilmiştir.

Tablo 2.2 Kurumların ilişkisel anlayışına göre ekonomik coğrafyada kurum olarak kabul edilmeyen faktörler

Ekonomik coğrafyada kurumların farklı ele alınış biçimleri	Temel çalışmalar	Sonuç
Organizasyonlar	(Amin ve Thrift, 1995; Coulson ve Ferraio, 2007; Henry ve Pinch, 2001; Keeble vd., 1999; Raco, 1998)	Kurum olarak kabul edilemez.
Oyunun formel kuralları	(Farole vd., 2011; Gertler, 2010, 2018; Gong ve Hassink, 2019; Grillitsch, 2015; Grillitsch ve Reekers, 2016; Hassink vd., 2019; Hu ve Yang, 2019; Rodriguez-Pose, 2013, 2020; Storper, 2013; Zhu vd., 2021)	Kurum olarak kabul edilebilir.

*Glückler ve Lenz'den (2016) yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Bathelt ve Glückler'in (2014) ilişkisel yaklaşımına göre, yaptırımlar ve mevcut davranış örüntüsünden sapma durumlarında yaptırımlarla güvence altına alınan beklentiler kurum olmanın ön koşullarından ikisini oluşturmaktadır (Glückler ve Lenz, 2016) (Şekil 2.1). Diğer koşul beklenti ve yaptırımlar tarafından şekillenen ve aktör davranışlarına gönderme yapan etkileşimlerdir (Gibson ve Lehn, 2018; Hodgson, 2007). Söz konusu etkileşimler, tekrar eden durumlar sayesinde istikrar ve tutarlılık kazanarak *kurumsal yapıyı* (institutional form), yani davranış örüntüsünü oluşturmaktadır (Glückler ve Lenz, 2016, 2018; Bathelt ve Glückler, 2014). Kurumsal yapının hizmet ettiği amaç ise *kurumsal işlev* (institutional function) olarak tanımlanmaktadır (Glückler ve Lenz, 2018).



Şekil 2.1 Kurumların ilişkisel anlayışına göre kurum olmanın ön koşulları: beklentiler, yaptırımlar ve etkileşimler

*Bathelt ve Glückler (2014), Glückler ve Lenz (2016) ve Glückler ve Bathelt'den (2017) yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Bathelt ve Glückler'in (2014) ortaya koyduğu ilişkisel kurum yaklaşımına farklı coğrafyalardan ampirik katkılar gelmeye başlamıştır. Bu kapsamda ilk olarak Hess (2018), İspanya'nın Bask Bölgesi'ndeki gastronomik toplulukların birlikte pişirme-yeme ve kutlamalar yapma eylemlerine dayanan davranış örüntülerini milliyetçiliği yeniden üreten ve toplumsal sınıfları birbirine bağlayan kurumlar olarak ele almıştır. Hess (2018), bu örüntülerin topluluğun her üyesinin sınıfsal kurallara bağlı olmayan sosyalliği ve birlikteliği yaşama beklentisinden doğduğunu ifade etmiştir. Aynı zamanda Hess (2018), bu beklentinin dışında davranıldığında hem sivil dengeyi bozacak hem de toplumsal bütünleşmeyi engelleyecek yaptırımların devreye gireceğini belirtmiştir.

Başka bir çalışmada, Glückler ve Lenz (2018) bir asırlık Alman çıraklık kurumu (Walz) ile kamu ihale kurumunu incelemiştir. Buna göre Alman çıraklık kurumu çerçevesinde, bir çırağın belirli bir zanaatı öğrenme sürecinde deneyimli bir kalfa ile kurduğu ilişkide çırağın beklentileri şu şekilde olmuştur: hem zanaatı hem de erdemli bir zanaatkar olmanın yollarını öğrenme konusunda deneyimli kalfaların rehberliğinden yararlanmak istemesi; ritüelleri yerine getirdiğinde loncaya kabul

edilmeyi beklemesi. Bu durumda, kalfanın çıraktan beklentileri ise şu şekilde gelişmiştir: çırağın loncaya kabul için gerekenleri (ritüelleri) yerine getirmesi; kalfasıyla birlikte bir zanaatı icra etmenin erdemlerini öğrenebileceği bir yolculuğa çıkması; çırağın loncanın sözleşmelerine uzun vadeli bir bağlılığı taahhüt etmesi; çırağın loncanın düzenlediği faaliyetlere aktif katılım sağlaması ve yerel toplumsal gelişme için sorumluluk üstlenmesi. Bu beklentilerin dışında davranıldığında çıraklar açısından en önemli yaptırımın ilgili zanaatta kişisel olgunluk ve yetkinlik kazanamamak olduğu ifade edilmiştir (Tablo 2.3). Kalfalar açısından ise en kritik yaptırımın zanaatı gerektiği gibi icra edecek ustalar yetiştirememe riski olduğu belirtilmiştir.

Aynı çalışmanın ilerleyen kısımlarında Alman inşaat sektöründe yerel kamu tedariğine odaklanan ihale kurumu ele alınmıştır (Glückler ve Lenz, 2018). Bu kurum, ihaleyi düzenleyen yerel otoriteler ve bu ihaleye katılan yerel işletmeler arasında oluşan davranış örüntüsüne dayanmaktadır. İhaleye katılan yerel işletmelerin bu örüntüyü şekillendiren beklentileri şu şekilde olmuştur (Tablo 2.3): yerel otoritelerin ihale süreçlerinde yabancı işletmelere karşı kendilerini desteklemesi. İhaleyi düzenleyen otoritelerin beklentileri ise, ihaleye mümkün olan en fazla sayıda yerel teklif sahibinin katılması ve böylece yerel ticaretin teşvik edilmesi olmuştur (Tablo 2.3). Bu örüntüden sapıldığında her iki tarafı da etkileyecek yaptırım ise, yerel ticaretin homojenliğinin bozulması şeklinde açıklanmıştır.

Bir diğer çalışmada Bathelt ve Conserva (2018), İtalya'nın Canavese bölgesindeki Fiat otomotiv ve Olivetti mekatronik endüstrileri bağlamında yerel endüstriyel öğrenme pratiklerini bir kurum olarak ele almıştır. Bu çalışmada Bathelt ve Conserva (2018), söz konusu kurumun küreselleşme baskıları karşısında nasıl yeniden şekillendiğini incelemiştir. Buna göre, küresel dinamikler kurumsal bağlamın mikro düzeyi üzerinde herhangi bir etki yaratmadan önce her iki endüstrideki aktörlerin ortak beklentisinin 'yerel üretim kültürünün korunması' olduğu ifade edilmiştir. Bu dinamikler etkisini göstermeye başladığında ise, beklentiler 'küresel ağlara entegre olmak ve böylece hem daha açık hem de çeşitlenmiş bir endüstriyel yapıyı destekleyerek hayatta kalmak' yönünde değişmiştir. Bu koşullar altında her iki endüstri açısından ortak yaptırımların 'yerel

üretim kültürünün sürdürülemeyecek olması'ndan 'küresel sisteme entegre olamayıp varlığını sürdüremeyecek olma'ya doğru kaydığı görülmüştür.

Ritvala'nın (2018) Baltık Denizi'ndeki kirliliğe karşı doğal müştereklerin korunması konusunda sanatsal eylemlere dayanan pratikleri, yani kurumları bir araç olarak ele aldığı başka bir çalışmada, beklentiler şu şekilde açıklanmıştır: müştereklerin korunması ve bu konuda gereken sorumlulukların üstlenilmesi. Çalışmada, beklentilerin dışına çıkıldığında söz konusu olacak yaptırımlar ise, müştereklerin yitirilmesi şeklinde ifade edilmiştir.

Ampirik çalışmaların bir diğerinde Sanchez-Hernandez ve Glückler (2019), İspanya'nın altı kentinde gelişen farklı alternatif ekonomik pratikler yani kurumlar ve düzenlemeler arasındaki etkileşimi incelemiştir. Bu çalışmada, beklentiler 'kurumların mevcut düzenlemeleri desteklemesi, güçlendirmesi ve gerektiği durumlarda onları ikame edecek şekilde işlev görmesi' şeklinde açıklanmıştır. Bu beklentilerin karşılanamadığı bir durumda devreye girecek yaptırımın ise, 'ekonomik büyüme ve gelişme için etkili kurumsal politikaların üretilememesi' olduğu ifade edilmiştir.

Başka bir ampirik çalışmada Lenz ve Glückler (2020), kurumların yere özgü bölgesel politika oluşturma süreciyle ilişkisini İspanya'nın Bask Bölgesi ve Almanya'nın Baden-Württemberg Bölgesi'ndeki veraset kurumlarını karşılaştırarak incelemiştir (Tablo 2.3). 'Aile mantığı' doğrultusunda şekillenmiş olan Bask Bölgesi'ndeki veraset kurumu örneğinde, beklentiler 'işletmenin aynı aile bünyesinde varlığını devam ettirmesi' ve böylece 'aile birliğinin de sürdürülmesi' şeklinde ifade edilmiştir. Diğer yandan 'iş mantığı' doğrultusunda şekillenmiş olan Baden Württemberg Bölgesi'ndeki veraset kurumu örneğinde ise, beklentilerin 'işin aynı aile çatısı altında sürdürülmesinden ziyade işletmenin varlığını koruyarak hayatta kalması' yönünde olduğu belirtilmiştir. Bu durumda, beklentilerin dışında davranıldığında Bask Bölgesi'ndeki veraset kurumunun karşılıklı taraflarının karşılaşacağı yaptırımlar 'aile kaynaklarına kolayca erişememek ve formel kaynaklara ilişkin prosedürlerle uğraşmak' şeklinde açıklanmıştır. Buna karşılık, Baden-Württemberg Bölgesi'ndeki birincil yaptırım ise 'işletmenin varlığını sürdüremeyecek olması' şeklinde ifade edilmiştir.

Bu bölümde ve Tablo 2.3'te ele alınan son ampirik örnekte Glückler ve Eckhardt (2021), yasadışı bir yeniliğin yani yeni bir kurumun, bu kuruma muhalif

düzenlemeler karşısında nasıl geliştiğini Almanya'nın Bavyera eyaletindeki bira endüstrisi üzerinden incelemiştir. Söz konusu kurumun gelişme sürecinde beklentiler 'saflığın sürdürülmesi yoluyla geleneksel Alman bira yapım tarzının korunması'ndan 'çeşitli doğal içeriklerin kullanılmasıyla değişen tüketici talebine yanıt verilmesi' yönünde değişikliğe uğramıştır. Buna paralel olarak, yaptırımlar 'geleneksel bira yapım tarzının korunamaması'ndan 'piyasadaki rekabet avantajının kaybedilmesi'ne doğru kayma göstermiştir.

Tablo 2.3 Ekonomik coğrafyadaki ilişkisel kurum anlayışına yapılan ampirik katkılarda kurumsal yapı (beklenti, yaptırım, etkileşim) ve işlevin çözümlenmesi

Kurumlar	Beklentiler		Yaptırımlar		Etkileşim	Kurumsal İşlev
Alman çıraklık kurumu (Walz) (Glückler ve Lenz, 2018)	**Çırağın beklentisi:** -Çırağın hem zanaatı hem de erdemli bir zanaatkar olmanın yollarını öğrenme konusunda deneyimli kalfaların rehberliğinden yararlanmak istemesi. -Bu rehberlik sayesinde, yapılması gerekenleri gerçekleştirdiğinde loncaya/birliğe kabulünü beklemesi.	**Ustanın beklentisi:** Çırağın, -öncelikle loncaya katılabilmesi için gerekli ritüelleri yerine getirmesi. -erdemli bir zanaatkar olmayı öğreneceği 'iki ya da üç yıl 1 günlük' bir yolculuğa çıkması. -zanaatını icra edeceği kendi bölgesine bu süre içerisinde girmemesi. -loncanın sözleşmelerine uzun vadeli bir bağlılık ve uyumu taahhüt etmesi. -birlik faaliyetlerine aktif katılımının beklenmesi. -yerel topluluk için sosyal sorumluluklar almasının beklenmesi.	**Çırak açısından:** Ritüelleri ve bir usta olmanın adımlarını tamamlayamadığında zanaat konusunda kişisel olgunluk ve yetkinlik kazanamaması. Ayrıca birlik tarafından bazı cezaların söz konusu olması. Ustalarından onay alamadığı taktirde o zanaatı icra etme yetkisinin olmaması. Dolayısıyla loncaya katılamaması.	**Ustalar/Lonca açısından:** Bu kuruma aykırı davranma sonucunda, zanaatın gerektirdiği gibi davranacak kalfaların yetişememesi. Bir başka deyişle kendi topluluğuna uygun gelenekleri ve yöntemleri bilen kalfaların yetişememesi. Bu kurum bir yandan loncaların gücünü temsil ettiğinden, aksi bir durumda bu gücün zayıflaması.	Aşama 1- lonca ile tanışma: Çırak, kıdemli kalfalar ile tanışıyor ve loncaya üye olmak için geleneksel ritüelleri yerine getiriyor. Aşama 2- kıdemli bir kalfa ile yolculuğa çıkma: Çırak, kıdemli bir kalfa ile zanaati öğrenmek için yolculuğa çıkıyor. Çırak yolculuk boyunca, seyahat ettiği yerlerde çalışarak ve ustasının verdiği işleri yaparak hem zanaati öğreniyor hem de ustasından ücret alarak geçiniyor. Aşama 3- eve dönüş: Çırağın kendi bölgesine, yaşadığı yere dönüş aşaması. Artık birliğe bağlılığını gösterdiği ritüelleri yerine getirebilir ve sosyal sorumluluk görevleri üstlenebilir. Zamanla kurumsal yapıda değişiklik olduğu için, 2 etkileşim türü var:	Walz'ın tarihsel gelişme süreci boyunca işlevi zamanla zayıflamış olsa da; Çırak yetiştirmenin bir okulunun olmadığı zamanlarda hem bunun için yasal ve profesyonel bir gereklilik, Hem de işgücü piyasasının düzenlenmesinde yani yerel emek fazlasının kontrolünde o dönemdeki (18. yy. sonları) tek araç.

Tablo 2.3 Ekonomik coğrafyadaki ilişkisel kurum anlayışına yapılan ampirik katkılarda kurumsal yapı (beklenti, yaptırım, etkileşim) ve işlevin çözümlenmesi (devamı)

Kurumlar	Beklentiler		Yaptırımlar		Etkileşim	Kurumsal İşlev
Alman kamu ihaleleri kurumu (Glückler ve Lenz, 2018)	**İhaleye giren yerel işletmelerin beklentisi:** İhaleyi alma konusunda kendilerinin desteklenmesini beklemeleri. Bir başka deyişle yabancı işletmeler karşısında üstünlük elde etmek istemeleri.	**İhaleyi veren yerel otoritelerin beklentisi:** İhaleye yerel teklif sahiplerinin katılmalarını ve böylece ihaleyi onların almalarını beklemeleri.	**İhaleye giren yerel işletmeler açısından:** Eğer desteklenmezlerse, yabancı ihale sahipleriyle rekabet edemeyerek, ihaleyi alamamaları.	**İhaleyi veren otoriteler açısından:** İhalenin yabancı teklif sahipleri tarafından alınması/ya da yerel teklif sahipleri tarafından alınamaması.	**Etkileşim 1:** İhalelerin genel olarak yerel teklif sahiplerine verilmesi (ve bu nedenle şanslarının çok düşük oluğunu bilen yabancı teklif sahiplerinin ihalelere katılmaması) **Etkileşim 2:** İhalede sahte pozisyonların ortaya çıkması, Belirli (yerel) teklif sahiplerine açık davet yapılması, Seçim aşamasında takdir yetkisinin (yerel teklif verenlerden yana) kullanılması.	Yerel ticaretin desteklenmesini ve homojenliğinin korunmasını sağlamakta.

Tablo 2.3 Ekonomik coğrafyadaki ilişkisel kurum anlayışına yapılan ampirik katkılarda kurumsal yapı (beklenti, yaptırım, etkileşim) ve işlevin çözümlenmesi (devamı)

Kurumlar	Beklentiler		Yaptırımlar		Etkileşim	Kurumsal İşlev
Almanya'nın Bavyera eyaletindeki bira endüstrisinde saf (1) ve doğal (2) bira yapımı kurumları (Glückler ve Eckhardt, 2021)	**Saf bira yapımında beklenti:** Geleneksel Alman bira yapımı tarzının korunması ve saflığın sürdürülmesi.	**Doğal/butik bira yapımında beklenti:** Değişen tüketici talebine yanıt verilmesi ve böylece çeşitli içeriklerde biraların üretilmesi.	**Saf bira yapımı açısından:** Bu kurum olmazsa, geleneksel tarzın korunması söz konusu olamaz.	**Doğal bira yapımı açısından:** Bu kurum olmazsa, değişen tüketici talebine yanıt verilemez ve piyasadaki rekabet avantajı kaybedilir.	**Saf bira yapımı açısından etkileşim:** Biranın su, maya, arpa maltı ve şerbetçiotundan oluşan temel içeriğinin dışına çıkılmadan veya başka bir bileşen eklenmeden yapılması. **Doğal bira yapımı açısından etkileşim:** Biranın 4 temel bileşeni dışında farklı ama doğal bileşenlerle de yapılabilmesi. Dolayısıyla çok farklı çeşit ve tadda bira içeriklerinin ortaya çıkması.	**Saf bira yapımı kurumunun işlevi:** Asırlardır süregelen bir yapım tarzının korunmasını ve sürdürülmesini sağlamakta. Ancak tıpkı 'Walz' örneğinde olduğu gibi, zaman içinde kurumun işlevi zayıflamıştır ve bugün kurumsal yapının varlığı köklü bir geleneğin muhafaza edilmesi bağlamında sürdürülmektedir. **Doğal bira yapımı kurumunun işlevi:** Değişen ve çeşitlenen tüketici talebine yanıt verilmesini sağlamakta.

Tablo 2.3 Ekonomik coğrafyadaki ilişkisel kurum anlayışına yapılan ampirik katkılarda kurumsal yapı (beklenti, yaptırım, etkileşim) ve işlevin çözümlenmesi (devamı)

Kurumlar	Beklentiler	Yaptırımlar	Etkileşim	Kurumsal İşlev
İspanya'nın Bask Bölgesi'nde birlikte yemek pişirme-yemenin davranış örüntüsü (Hess, 2018)	Topluluğun her üyesinin, katı sınıf yapılarına bağlı olmayan sosyalliği ve birlikteliği yaşamak istemesi.	Kurumun yok sayılmasının, hem bu kurum tarafından inşa edilen sivil dengenin bozulmasına neden olması hem de toplumsal bütünleşmeyi engellemesi.	Yılın belirli zamanlarında belirli yemeklerin hazırlanması: Örneğin yeni yıl, festival zamanları, doğum günleri, düğünler, emeklilik kutlamaları, bekarlığa veda partileri veya cenaze törenleri. Yıl boyunca ve özellikle bayramlarda Txoko aşçılarının Bask mutfağının yenilikçiliğini ve inceliklerini göstermek adına yarışmalara katılması. Topluluk içindeki dayanışmayı güçlendirecek şekilde, üyelerin yemek esnasında sohbet ve tartışmalara katılması.	Sosyal dokunun zaman içinde demokratik bir biçimde yeniden inşa edilmesinde rol oynamış.

Tablo 2.3 Ekonomik coğrafyadaki ilişkisel kurum anlayışına yapılan ampirik katkılarda kurumsal yapı (beklenti, yaptırım, etkileşim) ve işlevin çözümlenmesi (devamı)

Kurumlar	Beklentiler		Yaptırımlar		Etkileşim	Kurumsal İşlev
İspanya'nın Bask Bölgesi ve Almanya'nın Baden Württemberg Bölgeleri'ndeki veraset kurumları (Lenz ve Glückler, 2020)	**İspanya'nın Bask Bölgesi'nde beklenti:** Aile mantığının eşlik ettiği kurum aracılığıyla, işletmelerin aynı aile bünyesinde varlıklarını devam ettirmelerinin beklenmesi. Böylece aile birliğinin de sürdürülmesi beklentisi.	**Almanya'nın Baden Württemberg Bölgesi'nde beklenti:** İşletmenin aynı aile çatısı altında sürdürülmesinden ziyade, varlığının sürdürülmesinin yani hayatta kalmasının beklenmesi.	**İspanya'nın Bask Bölgesi açısından:** Aksi halde, aile kaynaklarına kolayca erişilememesi ve formel kaynaklarla ilgili prosedürlerle uğraşılması. Ailenin ve işletmenin devamlılığı konusunda sorunların yaşanması.	**Almanya'nın Baden Württemberg Bölgesi açısından:** Aksi halde işletmenin varlığını devam ettirememesi.	**İspanya'nın Bask Bölgesi açısından:** İşletmenin aile üyeleri arasında devredilmesi. İşletme sayesinde ailenin geçindirilmesi ve dolayısıyla aile üyelerinin işletmede çalışması. **Almanya'nın Baden Württemberg Bölgesi açısından:** İşletmenin aile üyeleri arasında devrinin şart olmaması. Önemli olanın işletmenin canlı ve hayatta tutulması olması. Girişimci rolünde tek bir kurucunun bulunması.	**Aile mantığının eşlik ettiği veraset kurumunun işlevi:** İşletmenin aynı aile çatısı altında ailenin geçimini öncelikleyecek şekilde sürdürülmesini sağlamakta. **İş mantığının eşlik ettiği veraset kurumunun işlevi:** İşletmenin yenilikçi ve girişimci bir biçimde varlığının sürdürülmesini sağlamakta.

Tablo 2.3 Ekonomik coğrafyadaki ilişkisel kurum anlayışına yapılan ampirik katkılarda kurumsal yapı (beklenti, yaptırım, etkileşim) ve işlevin çözümlenmesi (devamı)

Kurumlar	Beklentiler	Yaptırımlar	Etkileşim	Kurumsal İşlev
İspanya'nın seçilen altı kentindeki alternatif ekonomik pratikler (Sanchez-Hernandez ve Glückler, 2019)	Yerel toplulukların kapitalizm dışında sosyal ve ekonomik anlamda daha 'küçük' (büyümenin zıttı olan küçülme anlamında), tabandan örgütlenen ve özerk bir toplumda yaşama beklentisi.	Bu tür kurumların yokluğunda, kapitalizmin kentlerde yarattığı çevresel, ekonomik ve sosyal adaletsizliklerin devam etmesi. Yerel topluluklar için tek alternatifin kapitalizm yarattığı eşitsizliklerle dolu bir toplumda hayatta kalmaya çalışmak olması.	Kamusal alanların kendi kendini yönetmesi: örn, gıda tedariği gibi konularda kamusal alanlarda topluluk üyeleri tarafından alternatif faaliyetlerin düzenlenmesi. İdari anlamda özerk olunması. Bakım ekonomisi modelinin geliştirilmesi. Kentin yoksul kesimlerindeki sosyal, ekonomik ve çevresel koşulların iyileştirilmesi: topluluk bahçeleri ya da toplumsal ekonomi örgütleri gibi oluşumlar aracılığıyla.	Sosyal ve ekonomik anlamda kapitalizme alternatif yaşam biçimleri sunmakta.

2.3.2 Kurumsal Bağlamın Boyutları: Kurumlar, Düzenlemeler ve Organizasyonlar

Kurumsal bağlam birbiriyle etkileşim halinde bulunan üç boyuttan oluşmaktadır (Glückler ve Lenz, 2016): kurumlar, düzenlemeler ve organizasyonlar (Tablo 2.4). Bu boyutlar, Glückler ve Lenz (2016) tarafından geliştirilen kurumsal bağlam çerçevesinde hem kavramsal hem de analitik olarak birbirinden ayrılmıştır. Bu doğrultuda Scott'ın (2014) bir kurumun analizinde normatif ve bilişsel boyutların yanı sıra düzenleyici boyuttaki formel kuralların da eşit derecede önemli olduğu yönündeki argümanına paralel biçimde, düzenlemelerin kurumlar üzerindeki etkileri kabul edilmiş; ancak kurumsal bağlam içerisinde düzenlemeler kurumlardan ayrı varlıklar olarak değerlendirilmiştir. Benzer biçimde, North'un (1990) ve Zukauskaite vd.'nin (2017) ortaya koyduğu ayrımı destekler şekilde organizasyonlar da kurumlardan ayrı tutulmuştur. Bu bağlamda, organizasyonlar mevcut kurumlar tarafından çizilen çerçevede ilgili yetenek ve stratejileri bir araya getirerek 'oyunu kazanmaya çalışan oyuncular' (North, 1990) olarak ele alınmıştır. Kurumlar ise, oyunun farklı bağlamlarda ve farlı şekillerde, ancak tekrarlayan durumlarda tutarlı bir biçimde nasıl oynandığını açıklayan yapılar olarak kavramsallaştırılmıştır (Glückler ve Lenz, 2016). Ayrıca, söz konusu çerçevede kurumların rolü kurumsal bağlam içinde ekonomik failliğin yerini ifade eden mikro düzey (Bathelt ve Glückler, 2011, 2014) ile daha geniş toplumsal yapılara karşılık gelen makro düzey arasında köprü kurmak şeklinde ifade edilmiştir (Bathelt ve Glückler, 2014). Buna göre, kurumların hem bireysel ve/veya kollektif aktörler (organizasyonlar) arasındaki süregelen ilişkileri yeniden üreterek ekonomik pratikleri şekillendirdiği hem de kurumsal koşulları etkileyerek bağlamı olası bir yeniden yapılanma sürecine hazırladığı belirtilmiştir (Bathelt ve Glückler, 2011).

Kurumsal bağlamın makro düzeyinde yer alan düzenlemeler "*henüz kurum olmayan* (not-yet institutions)*"* (Bathelt ve Glückler, 2014, s.7) kodlanmış biçimsel kuralları (yasalar ve yönetmelikler gibi) ifade etmektedir (Glückler ve Bathelt, 2017). Bu kurallar, belirli bir etkileşim modeli oluşturmadıkları için kurum olarak kabul edilmemektedir (Bathelt ve Conserva, 2018). Ancak, aktörler arasındaki etkileşim için temel çerçeveyi belirleyerek nasıl davranılacağına ilişkin belirsizlikleri azaltmaktadır (North, 1990). Ayrıca, düzenlemeler ekonominin kurumsal temellerini açıklamak için tek başına yeterli olmasalar da (Glückler,

2020); bu temellerin oluştuğu, geliştiği ya da değiştiği süreçlerin açıklanması kurumlarla düzenlemeler arasındaki etkileşimin farklı mekanizmalarının anlaşılmasını gerektirmektedir. Bu bağlamda, Glückler ve Lenz'in (2016) çerçevesine göre düzenlemeler aşağı yönlü nedensellik mekanizması aracılığıyla dolaylı olarak kurumları etkilerken (Bkz: Şekil 2.4'teki kurumları güçlendiren ya da sarsan kural tipolojileri); yukarı yönlü nedensellik mekanizması aracılığıyla da onlardan etkilenmektedir (Bkz: Şekil 2.4'teki kuralları güçlendiren ya da sarsan kurum tipolojileri).

Tıpkı düzenlemeler gibi, ekonomik peyzajın şekillenmesinde etkili olan organizasyonlar (Glückler, 2020) firma ve/veya sistem düzeyinde faaliyet gösteren (Isaksen vd., 2018) yerleşik veya yeni firmalar, kolaylaştırıcı aktörler, kamu politikalarını belirleyen aktörler ve *yan* (peripheral) aktörleri (Jolly vd., 2020) kapsamaktadır (Glückler, 2020; Glückler ve Bathelt, 2017; Glückler ve Lenz, 2016). Bu aktörler, hem birbirleriyle etkileşimde bulunmak için mevcut kurumlardan yararlanmakta hem de kurumsal koşulları değiştirmeyi başardıkları taktirde farklı türden faillere dönüşmektedir (Glückler, 2020). Böylece, söz konusu aktörlerin eylemleri (faillikleri) yeni bir kurumsal bağlamın temellerinin atılmasını ve gelecekteki kurumsal düzenlemeler için yeni gelişme patikalarının yaratılmasını sağlamaktadır (Glückler ve Bathelt, 2017).

Tablo 2.4 Kurumsal bağlamın boyutları

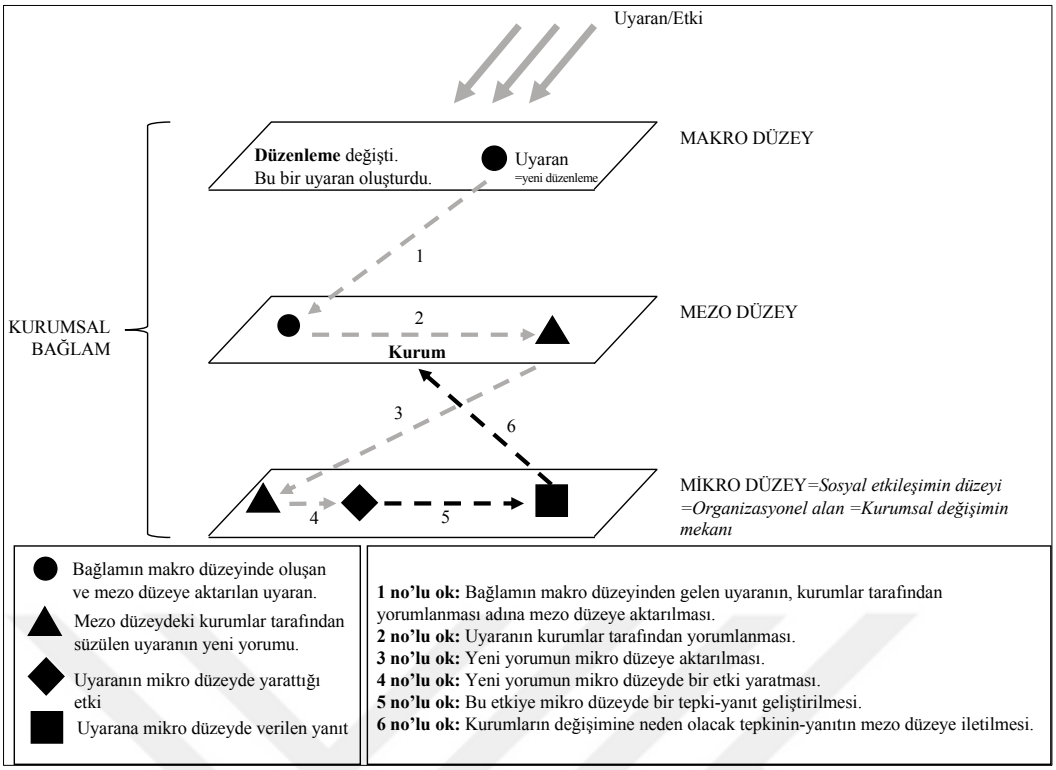
Boyut	**Tanım**	**Örnek**
Kurumlar	Ön koşulları aktörler arasındaki beklenti ve yaptırımlar ile bunlar tarafından şekillendirilen etkileşimler olan ve formel veya enformel nitelikte olabilen görece istikrarlı davranış örüntüleri.	Örneğin; iş birliği, rekabet, koordinasyon gibi kurumlar ya da inovasyonun yanında/karşısında olan etkileşim düzenleri olarak kurumlar.
Düzenlemeler	Davranış için formel çerçeveyi oluşturan kodlanmış biçimsel kuralllar.	Örneğin; anayasa, yasalar ve yönetmelikler gibi düzenleyici çerçeveyi oluşturan kural veya kural sistemleri veya kentsel ve bölgesel politikalar vb. gibi.
Organizasyonlar	Kasıtlı veya kasıtsız eylemleri kurumların oluştuğu, belirli zaman dilimleri boyunca sürdürüldüğü veya değiştiği süreçler üzerinde etkili olan bireysel ve kollektif aktörler.	Örneğin; yerel ve bölgesel otoriteler, firmalar, birlikler (dernekler ve odalar), üniversiteler ve diğer eğitim kuruluşları, STK'lar, sendikalar vb. gibi kuruluşlar ile bu kuruluşların temsilcileri.

*Glückler (2020), Glückler ve Bathelt (2017) ile Glückler ve Lenz'den (2016) yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

2.3.3 Kurumlar ve Düzenlemeler Arasındaki Etkileşim Türleri

Kurumların hem düzenlemelerin etkinliği üzerindeki hem de bölgesel politikaların üretimi sürecindeki moderatör etkisini kavramsallaştıran Glückler ve Lenz (2016), aynı zamanda kurumsal bağlamın mikro ve makro düzeyleri arasındaki yukarı (bottom-up) ve aşağı (top-down) yönlü nedensellik mekanizmalarının etkisiyle gerçekleşen kurumsal değişim sürecinin dinamiklerini de ortaya koymuştur. Bu süreçte, aşağı yönlü nedensellik mekanizması makro yapılardan gelen ve kurumlar aracılığıyla aktör düzeyine (mikro düzeye) aktarılan etkileri içerirken; yukarı yönlü nedensellik mekanizması ise, mikro pratiklerin makro düzeyi etkileyen kurumsal yapılara nasıl dönüştürüldüğünü açıklamaktadır (Bathelt ve Glückler, 2011). Bu iki nedensellik mekanizması, kurumların nasıl ortaya çıktığını, geliştiğini veya dönüştüğünü anlamaya yönelik dinamik bir bakış açısı sunmaktadır (Bathelt ve Glückler, 2014; Glückler ve Lenz, 2016).

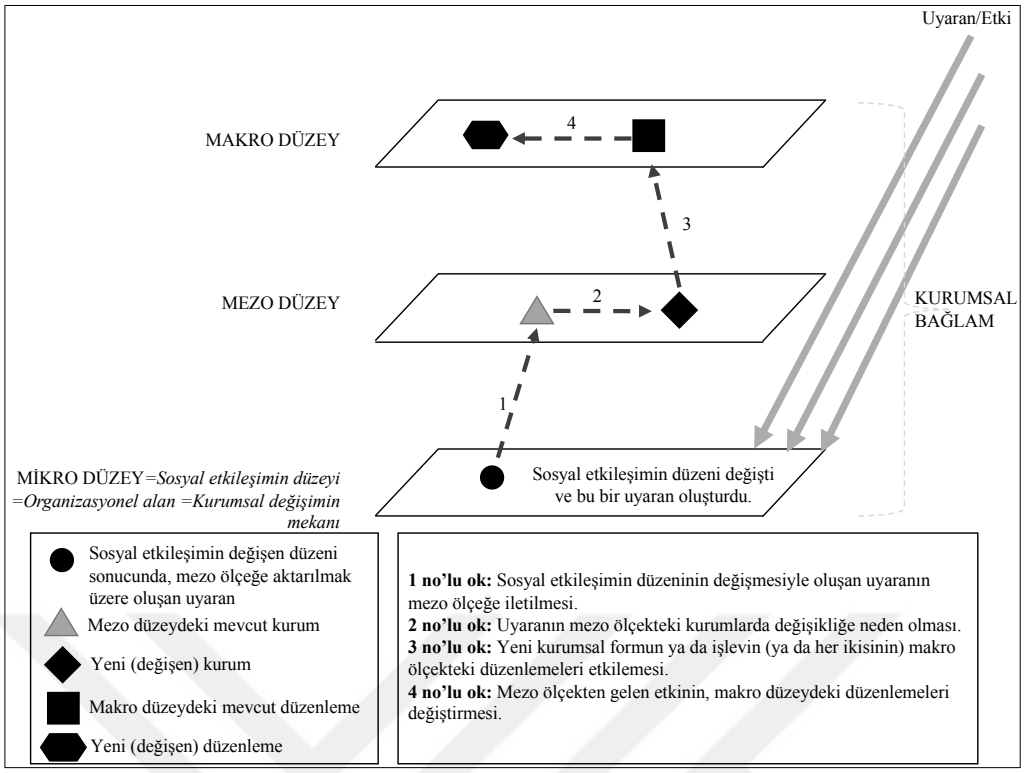
Kurumsal bağlamın analitik çerçevesine göre, kurumsal değişim iki şekilde başlamaktadır (Glückler ve Lenz, 2016): bağlamın makro düzeyindeki bir dinamiğin kurumlar aracılığıyla sosyal pratik düzeyine (mikro düzeye) aktarılmasıyla (Şekil 2.2); mikro düzeyde (organizasyonel alanda) gelişen bir dinamiğin kollektif eylem aracılığıyla kurumlar düzeyine aktarılmasıyla (Şekil 2.3). İlkinde, ulusal, uluslararası veya küresel dinamiklerin etkisiyle makro ölçekli düzenlemelerde bazı değişiklikler meydana gelmekte ve bu bir 'uyaran' oluşturmaktadır. Ardından, uyaranın yani yeni düzenlemenin etkisi kurumlar düzeyine aktarılmaktadır. Glückler ve Lenz'e (2016) göre, bu noktada kurumlar yeni düzenlemeyle aralarındaki etkileşimin tipolojisine bağlı olarak değişmektedir. Eğer, yeni düzenleme etkinse; etkisi kurumlar tarafından süzülmekte, yorumlanmakta ve organizasyonel alana aktarılmaktadır. Düzenleme aynı zamanda mevcut kurumlardan farklı bir amaç taşıyorsa; organizasyonel alandaki bireysel ve/veya kollektif aktörlerin aktarılan etkiye yeni bir davranış modeli geliştirerek yanıt vermesine neden olmaktadır. Bu yanıtın yukarı yönlü nedensellik mekanizması aracılığıyla kurumlar düzeyine aktarılması sonucunda da kurumsal değişim gerçekleşmektedir. Burada belirtilmesi gereken önemli bir husus, kurumların değişmesinde düzenlemelerin dolaylı; sosyal pratiğin yeni düzeninin ise, doğrudan bir etkisi olmasıdır (Glückler ve Lenz, 2016).



Şekil 2.2 Aşağı yönlü nedensellik mekanizmasının etkisiyle gerçekleşen kurumsal değişim

*Glücker ve Lenz'den (2016) yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Şekil 2.3'te bu defa yukarı yönlü nedensellik mekanizmasının etkisiyle başlayan kurumsal değişim süreci gösterilmektedir. Bu süreçte, (kurumsal) değişim ya kurumsal bağlama dışsal olan ya da söz konusu bağlam içinde gelişen bir dinamiğin sosyal pratiğin düzeninde yarattığı değişiklik sonucunda meydana gelmektedir. Böylece, işlevsel ve/veya yapısal olarak değişen kurum makro düzeydeki düzenlemelerle etkileşime girerek onların etkisini güçlendiren ya da onları zayıflatıp değişmelerine neden olan olumsal bir etki yaratmaktadır.



Şekil 2.3 Yukarı yönlü nedensellik mekanizmasının etkisiyle gerçekleşen kurumsal değişim

Kaynak: Glückler ve Lenz'den (2016) yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Glückler ve Lenz (2016), kurumlar ve düzenlemeler arasındaki etkileşimi kavramsallaştırmak için daha önce Helmke ve Levitsky'ın (2004) enformel kurumları formel kurumlarla aralarındaki etkileşimin türüne göre tanımladıkları çerçeveden yararlanmıştır. Bu çerçeveye göre, enformel kurumların dört tipolojisi vardır (Tablo 2.5): formel kurumları *tamamlayan* (complementary); formel kurumları *ikame eden* (substitutive); formel kurumlara *uyum gösteren* (accommodating); formel kurumlarla *rekabet eden* (competing) kurumlar. Glückler ve Lenz (2016), çerçevedeki enformel kurumları Bathelt ve Glückler'in (2014) kurumlarıyla; formel kurumları ise, düzenlemelerle değiştirmiştir. Böylece, kurumlar ve düzenlemeler arasındaki etkileşimin dört farklı tipolojisini elde etmişlerdir (Şekil 2.4): *güçlendirme* (reinforcement); *ikame etme* (substitution); *sarsma veya yıkma* (circumvention); *rekabet* etme (competition).

Tablo 2.5 Formel kurumlarla aralarındaki etkileşime göre enformel kurumların tipolojisi (Helmke ve Levitsky, 2014, s. 728)

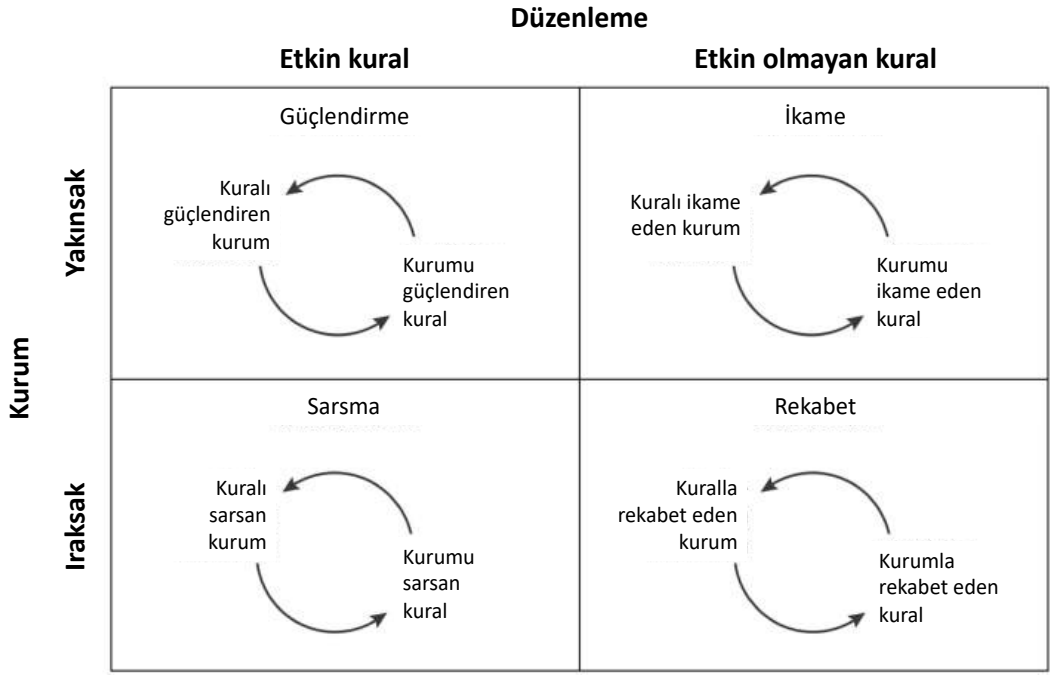
	Etkili formel kurumlar	**Enformel Kurumun özellikleri**	**Etkisiz formel kurumlar**	**Enformel Kurumun özellikleri**
Formel kurumlarla benzer amaçlar taşıyan enformel kurumlar	Formel kurumları tamam-layanlar	Formel kurumsal çerçeve içerisinde bireysel çıkarların sürdürülmesini sağlayarak, boşlukları doldururlar.	Formel kurumları ikame edenler	Formel kurumların artık rutin bir şekilde uygulanmadığı yerlerde, onların tasarladığı ancak başaramadığı şeyleri başarırlar.
Formel kurumlarla farklı amaçlar taşıyan enformel kurumlar	Formel kurumlara uyum gösterenler	Formel kurumların etkilerini değiştirecek; ancak onları doğrudan ihlal etmeyecek şekilde davranmaya yönelik teşvikler yaratırlar.	Formel kurumlarla rekabet edenler	Teşvikleri formel kurumlarla bağdaşmayacak şekilde yapılandırırlar: yani aktörleri, kurumları ihlal etme yönünde teşvik etme.

İlk tipolojiye göre, kurumsal bağlamın makro düzeyinde bildirilen yeni düzenleme etkinse ve mevcut kurumlarla aynı amacı taşıyorsa; mikro düzeyde güçlü bir etkide bulunmakta ve böylece mevcut kurumların etkisini pekiştirmektedir (Şekil 2.4). Bu bağlamda, İspanya'nın Madrid ve Barselona kentlerinde kapitalizme alternatif yaşam biçimlerinin inşa edilmesini destekleyen kurumlar olarak 'alternatif ekonomik pratiklerin (AEPs)' düzenlemelerle karşılıklı olarak birbirini güçlendirmeleri (Sanchez-Hernandez ve Glückler, 2019) tipolojinin ampirik örneklerinden birini temsil etmektedir. Benzer şekilde, Avusturya ve İtalya'nın yüksek koordinasyon ekonomisine sahip iki bölgesinde girişimsel keşif süreçlerine ait düzenlemelerin mevcut kurumların etkisini arttırması (Benner, 2019) tipolojinin başka bir örneğine işaret etmektedir. Almanya'nın Bavyera eyaletindeki bira endüstrisi bağlamında, geleneksel saf bira yapımı kurumunun, hem saflık yasasıyla uyumlu bir biçimde hem de bu yasanın gücünü arttıracak şekilde işlev görmesi ise (Glückler ve Eckhardt, 2021) çerçevenin '*kural-güçlendiren kurum* (rule-reinforcing institution)' türüne örnek oluşturmaktadır (Şekil 2.4).

Bununla birlikte, eğer düzenleme mevcut kurumlarla aynı amacı taşıdığı halde etkin değilse; sosyal pratik üzerinde değişime neden olan bir etki yaratamamakta ve yalnızca zayıf kurumların varlığında onları ikame etmektedir (substitution). Diğer

tipolojiler, kurumlar ve onlardan farklı amaçlar taşıyan düzenlemeler arasındaki etkileşimi tanımlamaktadır (Glückler ve Lenz, 2016). Buna göre, eğer yeni düzenleme etkin değilse; mikro düzeye herhangi bir etki aktarımı gerçekleşmeden mevcut kurumlar tarafından reddedilmektedir (competition). Sanchez-Hernandez ve Glückler'in (2019) yukarıda ele alınan çalışmasında, İspanya'nın Salamanca kentinde kapitalizme alternatif ekonomik pratiklerden (kurumlardan) farklı amaçlar taşıyan yeni kentsel politikaların (düzenlemelerin) bu pratikler karşısında etkili olamayarak uygulamaya yansıyamaması rekabet tipolojisine bir örnek teşkil etmektedir.

Son olarak, eğer düzenleme etkinse; aşağı yönlü nedensellik mekanizması boyunca mikro düzeyde güçlü bir etkide bulunup kurumların değişmesine neden olmaktadır (*circumvention*). Bu bağlamda, Benner'ın (2019) çalışmasındaki yüksek koordinasyon ekonomisine sahip bölgelerden farklı olarak düşük koordinasyon ekonomisine sahip Slovenya ve Hırvatistan'da, düzenlemelerin mevcut kurumlarda nihai bir değişikliğe neden olması sarsma tipolojisinin bir örneğini oluşturmaktadır.

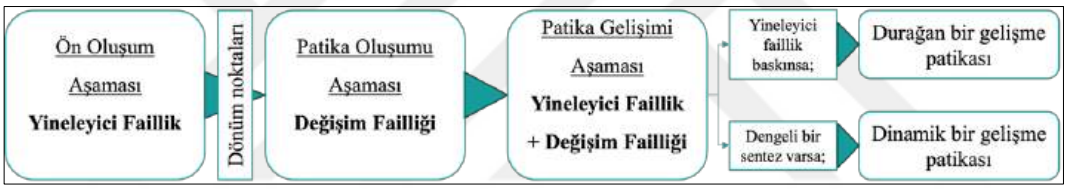


Şekil 2.4 Kurumlar ve düzenlemeler arasındaki etkileşim tipolojileri (Glückler ve Lenz, 2016, s. 265)

2.3.4 Kurumlar ve Organizasyonlar Arasındaki Etkileşim

2.3.4.1 Failliğin Farklı Biçimleri

Aktörlerin bölgesel gelişme açısından öngörülen ya da öngörülmeyen sonuçlar doğuran kasıtlı eylemleri, *beşerî faillik* (human agency) kavramı çerçevesinde açıklanmaktadır (Grillitsch ve Sotarauta, 2020). Bu çalışmada, bölgelerin evrimsel yörüngelerinin gelişim sürecinde farklı aşamalarda üstlenilen roller temelinde birbirinden ayrışan iki beşeri faillik türü incelenmektedir: özellikle yeni bir patikanın oluşum aşamasında etkili olan ancak aynı zamanda söz konusu patikanın gelişimi aşamasında da rol oynayabilen değişim failliği (Grillitsch ve Sotarauta, 2020); patika gelişimi aşamasında üstlendiği rollerle öne çıkan yineleyici faillik (Baekkelund, 2021; Bole ve Kozina, 2024; Jolly vd., 2020). Diğer bir ifadeyle bu faillik türlerinden değişim failliği, bölgesel gelişme patikalarının dönüştürülmesi ve yeni patikaların inşası yönünde; yineleyici faillik ise, mevcut patikaların istikrara kavuşturulması yönünde etkide bulunmaktadır (Şekil 2.5).



Şekil 2.5 Beşeri faillik ve patika gelişimi arasındaki ilişki

*Baekkelund'dan (2021) yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Beşeri failliğin söz konusu tipolojileri, firma ve/veya sistem düzeyinde yer alan çeşitli aktörler tarafından hayata geçirilmektedir (Isaksen vd., 2019): yeni veya yerleşik firmalar, kolaylaştırıcı aktörler, kamu politikalarını şekillendiren aktörler ve yan aktörler (Jolly vd., 2020). Bu noktada, öncelikle firma ve sistem düzeyindeki faillik kavramları ile kastedilenin açıklanmasında fayda vardır. Firma düzeyindeki faillik, esas etki alanını bir firmanın iç dinamiklerinde bulmaktadır (Hassink vd., 2019). Bu yönüyle firma düzeyindeki faillik, yeni bir firmanın kurulmasının yanı sıra mevcut firmanın operasyonlarının sürdürülmesi, iyileştirilmesi, modernize edilmesi veya dönüştürülmesi süreçlerini ifade etmektedir (Benner, 2023; Isaksen vd., 2019). Buna karşılık sistem düzeyindeki faillik, gelişmekte olan endüstriyel patikalar için elverişli bölgesel koşulların oluşturulmasına yönelik olarak hem firmalar hem de firma dışındaki aktörler (kolaylaştırıcı aktörler, kamu politikalarını şekillendiren aktörler, yan aktörler vb. gibi) tarafından gerçekleştirilen eylemleri

kapsamaktadır (Gong vd., 2022; Isaksen vd., 2019). Bu çerçevede sistem düzeyindeki faillik, Garud ve Karnoe (2003) tarafından yeni bir teknolojinin geliştirilme sürecinde *girişimcilik odaklı failliğin* (entrepreneurial agency) birden fazla aktörün birbirini tamamlayan eylemlerine dayanması şeklinde kavramsallaştırılan '*dağıtılmış* faillik (distributed agency)' anlayışıyla paralellik göstermektedir (Benner, 2023; Gong vd., 2022). Başka bir deyişle sistem düzeyindeki faillik, farklı türden faillerin (değişim failleri ve yineleyici failler) eşzamanlı biçimde bir aradalığını olanaklı kılmaktadır.

2.3.4.2 Kurumsal Değişim ve Değişim Failliği

- **İlişkisel Perspektiften Kurumsal Değişim Çerçevesi**

İlişkisel bakış açısıyla kurumların tanımlanması (Bathelt ve Glückler, 2014) ve kurumsal bağlamın kavramsal ve analitik çerçevesinin geliştirilmesinden sonra (Glückler ve Lenz, 2016), Glückler ve Lenz (2018) kurumsal değişimin farklı mekanizmalarını kavramsallaştırmıştır. Bu kavramsallaştırma, Streeck ve Thelen'in (2005) yavaş yavaş ve aşama aşama gerçekleşen kurumsal değişimin mekanizmalarını tanımladıkları çerçevelerinin yenilenmesine dayanmaktadır. Başka bir deyişle ekonomik coğrafyadaki ilişkisel kurumsal değişim çerçevesi, büyük ve ani değişimi yani radikal değişimi değil; *artımlı* değişimi esas almaktadır.

Radikal kurumsal değişime yapılan eleştiriler, 2000'li yıllardan itibaren artımlı kurumsal değişimin mekanizmalarına ilişkin tartışmaların başlamasına neden olmuştur. Söz konusu eleştirileri şu şekilde ifade etmek mümkündür: radikal değişimin içsel kurumsal değişimin nedenlerini gizlemesi; kurumsal değişimi '*kurumların çökmesi* (breakdown)' (Streeck ve Thelen, 2005; Thelen, 2003) ve mevcut kurumların yerlerinin *yenileri tarafından alınması* (replacement) (Streeck ve Thelen, 2005) olmak üzere, yalnızca bu iki mekanizma aracılığıyla açıklamaya çalışması (Mahoney ve Thelen, 2010; Streeck ve Thelen, 2005). Bu eleştiriler, radikal değişimin açıklanması için başvurulan *kesintili denge modelinin* (punctuated equilibrium model) ve patika bağımlılığı yaklaşımının argümanlarını odağına almıştır. Kesintili denge modeline göre, kurumlar savaşların, ekonomik krizlerin ya da yeni yasaların ortaya çıkması gibi kuruma dışsal güçler tarafından sarsılana kadar stabil durumdadır (Clemens ve Cook, 1999). Bu nedenle model, uzun *kurumsal denge* (institutional stasis) dönemlerini dışsal şokların etkisiyle

gerçekleşen radikal yeniden yapılanma dönemlerinin izlediğini öne sürmektedir (Streeck ve Thelen, 2005). Ancak, özellikle rasyonel seçim kurumsalcılarının kullandığı kesintili denge modeli hem varsayımlarının, kurumsal değişimin dinamik analizine aykırı olduğu hem de değişimin kaotik doğasını ve beklenmeyen sonuçların bu kaotikliğe katkısını küçümsediği yönündeki eleştirilerin merkezinde yer almıştır (Hall ve Thelen, 2009).

Kesintili denge modeline benzer şekilde patika bağımlılığı yaklaşımı da, kurumsal değişimi genellikle uzun zaman dilimleri boyunca stabil olan düzenlemeleri sarsan ve kurumsal inovasyona imkan tanıyan dışsal dinamiklerin bir fonksiyonu olarak görmüştür (Thelen, 2003). Dolayısıyla bu yaklaşımı benimseyen tarihsel kurumsalcılar, süregelen tarihsel patikaların faillik ve seçim anlarıyla periyodik olarak kesintiye uğratıldığı süreksiz bir değişim modelini ele alma eğiliminde olmuştur (Mahoney ve Thelen, 2010). Kurumsal değişimin patika bağımlı argümanlarına gelen eleştiriler, kaynağını odaklandıkları olumlu ve olumsuz geri bildirim mekanizmalarının değişimden ziyade *kurumsal dayanıklılığı* (institutional durability) açıklıyor olmasından almıştır (Streeck ve Thelen, 2005). Diğer yandan, özellikle olumsuz geri bildirim mekanizmalarının yarattığı ve sırasıyla *kurumsal gecikme* (institutional hysteresis; Setterfield, 1993), *kurumsal kitlenme* ve *kurumsal çöküşle* (institutional exhaustion) sonuçlanan durumların (Greif ve Laitin, 2004) gerçekte nadiren gözlendiğini belirten bir grup araştırmacı (Arthur, 1994; Clemens ve Cook, 1999; Mahoney, 2000; North, 1990; Pierson, 2004; Thelen, 1999, 2004), patika bağımlılığı argümanlarının artımlı değişimi de hesaba katması gerektiğini öne sürmüştür. Sonuç olarak radikal kurumsal değişime gelen eleştiriler, onun önemli ve büyük değişikliklerin dışsal bir şekilde üretildiğini savunarak kurumların zaman içinde artımlı bir biçimde evrimleştiği olasılıkları gözden kaçırması üzerine odaklanmıştır (Mahoney ve Thelen, 2010; Thelen, 2003; Thelen, 2009).

Radikal kurumsal değişime yönelik yukarıda ifade edilenlere benzer eleştirilerle yola çıktıkları çalışmalarında Streeck ve Thelen (2005), artımlı kurumsal değişimin beş farklı tipolojisini ortaya koymuştur (Tablo 2.6): *yerinden edilme* (displacement), kurumsal çöküş (exhaustion), *mevcut kurumsal katmanlara yenilerinin eklenmesi*, *yani katmanlama* (layering), *işlevsel sürüklenme* (drift) ve *dönüşüm* (conversion). Mevcut kurumların *kurumsal ortamdan* (institutional setting) yavaş yavaş ayrılmasına dayanan yerinden edilme tipolojisinde, bu

kurumların yerlerini zamanla yeni kurumlar almaktadır. Kurumsal çöküş tipolojisi ise, değişen kurumsal bağlam karşısında işlevini daha fazla sürdüremeyen ya da uygulamadaki etkisi giderek zayıflayan kurumların ortadan kalkmasıyla sonuçlanan bir süreci ifade etmektedir (Streeck ve Thelen, 2005). Bu tipolojiler dışındaki diğer tipolojiler, kurumların işlev ve amaçlarındaki (içsel) değişime ne ölçüde izin verdiklerine bağlı olarak ortaya çıkmaktadır (Hacker, 2005).

Artımlı büyüme mekanizmasının eşlik ettiği katmanlama tipolojisi, eski kurumlar varlığını sürdürürken yeni kurumların oluşmasına dayanmaktadır (Streeck ve Thelen, 2005). Başka bir deyişle kurumsal değişimi savunan aktörlerin eski kurumları ortadan kaldırmadan, değişen beklentilerini destekleyen yeni kurumlar üzerinde çalıştıkları durumlar (Hacker, 2005) bu tipolojinin izlerini taşımaktadır. Bu bağlamda 1980'li ve 1990'lı yılların Amerikan refah devleti politikalarına bakıldığında, muhafazakarların bu yıllarda kamu politikalarıyla rekabet eden ve özel çıkarları teşvik eden vergi indirimleri sağlamak için yeni politik açılımları kullanması (Hacker, 2005) katmanlama tipolojisinin bir örneğini temsil etmektedir. Benzer şekilde kartellere dayanan Avrupa rekabet rejimine, 1989 yılında yürürlüğe giren yeni bir düzenleme doğrultusunda birleşme konularına odaklanan yeni bir kurumsal katmanının eklenmesi tipolojinin başka bir örneğine işaret etmektedir (Quack ve Djelic, 2005). Bununla birlikte, bu tipoloji kapsamında mevcut kurumsal katmanlara eklenen yeni katmanlar zamanla mevcudun statüsünün ve yapısının değişmesine neden olmaktadır (Mahoney ve Thelen, 2010).

İçsel değişimin önündeki engellerin yüksek olduğu ya da mevcut kurumların ortadan kaldırılmasının güçleştiği durumlarda ortaya çıkan 'işlevsel değişim (drift)' tipolojisinde (Hacker, 2005), kurumsal bağlamın değişen koşulları mevcut kurumun işlevini zamanla dönüştürmektedir. Kurumsal eylemin zeminindeki kaymaları ifade eden işlevsel değişimin temel nedeni, mevcut kurumların bağlamdaki değişiklikleri kasıtlı olarak görmezden gelmesidir (Streeck ve Thelen, 2005). Örneğin; işsizlik sigortasının hizmet çalışanlarını kapsam dışı bıraktığı bir örnekte, istihdamın imalat sektöründen hizmetler sektörüne kayması biçiminde gerçekleşen bağlamsal değişikliğin göz ardı edilmesi zamanla kurumun kapsamını daraltmış ve etkisini zayıflatmıştır (Hacker, 2005).

Tıpkı işlevsel değişimde olduğu gibi, kurumsal yapıda bir değişiklik olmaksızın kurumsal işlevin değişmesiyle karakterize edilen diğer tipoloji "dönüşüm"dür.

(Hacker, 2005). 1980'li ve 1990'lı yılların Amerikan refah devletinde, muhaliflerin işverenler ve devlet gibi aktörlere daha fazla takdir yetkisi tanımasıyla politikaların formel mevzuatta herhangi bir revizyon yapılmaksızın yeni amaçlar etrafında örgütlenmesi bu tipolojiye bir örnek teşkil etmektedir (Hacker, 2005). İşlevsel değişim tipolojisinin aksine kuruma içkin dinamikler nedeniyle kurumsal işlevin değiştiği dönüşüm tipolojisinde (Mahoney ve Thelen, 2010), mevcut kurumlar yeni amaçlar doğrultusunda yeniden yönlendirilmekte ve yorumlanmaktadır (Streeck ve Thelen, 2005). Buna göre, İkinci Dünya Savaşı sırasında askeri üretime yönelik geliştirilen kurumların savaş sonrasında aktif sanayi politikalarına dönüştürülmesi bu tipolojinin bir örneğini oluşturmaktadır.

Tablo 2.6 Kademeli kurumsal değişimin tipolojileri (Streeck ve Thelen, 2005, s. 31)

<table>
<tr><th></th><th>Yerinden edilme (Displacement)</th><th>Katmanlama (Layering)</th><th>İşlevsel sürüklenme (Drift)</th><th>Dönüşüm (Conversion)</th><th>Kurumsal çöküş (Exhaustion)</th></tr>
<tr><td>Tanım</td><td>Yeni kurumların hakim kurumlar karşısında yavaş yavaş dikkat çekmeye başlaması</td><td>Mevcut kurumlara eklenen yeni unsurların, yavaş yavaş mevcudun statüsünü ve yapısını değiştirmesi</td><td>Dış koşullardaki değişimlere rağmen, kurumun muhafazasının ihmal edilmesi ve kurumsal eylemin zemininde kaymaların meydana gelmesi</td><td>Eski kurumların yeni amaçlar doğrultusunda yeniden örgütlenmesi
Eski yapılara eklenen yeni amaçlar</td><td>Kurumların nihai çöküşü.</td></tr>
<tr><td>Mekanizma</td><td>Çekilme, ayrılma</td><td>Artımlı büyüme</td><td>Kasıtlı ihmal</td><td>Yeniden yönlendirme ve yeniden yorumlama</td><td>Tükenme</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Detaylı açıklama</td><td>Mevcuttan sapan davranışlara alan açan kurumsal tutarsızlık</td><td>Eski kurumların çeperlerinde oluşturulan yeni kurumların hızlıca gelişmesi</td><td>Değişen koşullara adaptasyonun ihmal edilmesi nedeniyle kurumsal işlevin değişmesi</td><td rowspan="5">Aşağıdaki nedenlerden dolayı kurallar ve uygulamaları arasında boşluklar söz konusu:
<u>Öngörü eksikliği:</u> kurumsal tasarımın niyetlenmeyen sonuçlarının kısıtları
<u>Kurumsal kuralların kasıtlı belirsizliği:</u> kurumlar uzlaşmadır.
<u>Subversion/sarsılma:</u> kurumların aşağıdan yukarıya doğru yeniden yorumlanması
<u>Zaman:</u> değişen bağlamsal koşullar ve koalisyonların, yeniden örgütlenme için alan açması</td><td>Öz tüketim: bir kurumun normal işleyişinin onun ön koşullarını baltalaması</td></tr>
<tr><td>Mevcut kurumsal ortamda yeni bir eylem mantığının aktif olarak gelişmesi</td><td>Yeni kurumun çeperden çekirdeğe doğru ilerlemesi</td><td rowspan="4">Kurumun işlevinin kuralların reformu yoluyla değil, değişen dış koşullar karşısında kuralların değişmeden kalmasıyla değişmesi.</td><td>Azalan getiriler: genellemenin, maliyet-fayda ilişkisini değiştirmesi.</td></tr>
<tr><td>Örtük ya da aktif olmayan kurumsal kaynakların yeniden keşfedilmesi ve etkinleştirilmesi</td><td>Yeni kurumsal katmanın, eskiye verilen desteği kesmesi</td><td rowspan="3">Aşırı büyüme: büyümenin sınırları.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Yabancı eylemlerin istilası ve mevcudun asimilasyonu</td><td>Mevcut kurumların istikrarsızlaştırılması</td></tr>
<tr><td>Eski ve yeni arasındaki uzlaşmanın zamanla eskinin yenilgisine dönüşmesi</td></tr>
</table>

Streeck ve Thelen (2005) tarafından sunulan çerçevede, kurumların mevcut işlevlerini sürdürürken değişen bağlama uyum sağlamak için yapılarını değiştirdikleri bir tipolojinin eksik olduğunu tespit eden Glückler ve Lenz (2018), söz konusu çerçeveyi ilişkisel perspektiften aşağıda anlatıldığı gibi revize etmiştir.

- İlk olarak formel ve enformel kurumlar arasındaki ayrıma benzer şekilde, düzenlemeler ile kurumlar çerçevede ayrı kavramlar olarak değerlendirilmiştir. Bu yenilenmiş çerçevede, kurumlar Bathelt ve Glückler'in (2014) ilişkisel tanımına uygun biçimde aktörler arasındaki karşılıklı beklentilere ve yaptırımlara dayanan davranış örüntüleri olarak ele alınmıştır.
- Ardından, hem düzenlemelerin kurumlar üzerindeki etkisini anlamak hem de kurumların bu etki doğrultusunda hangi boyutlarının değiştiğini tespit etmek için kurumsal yapı ve işlev arasında ayrım yapılmıştır.
- Son olarak, kurumsal değişim kurumsal bağlamdaki değişikliklere yanıt olarak gerçekleşen bir süreç olarak açıklanmıştır.

Böylece Glückler ve Lenz (2018), üç kurumsal değişim tipolojisi ortaya koymuştur (Tablo 2.7). Öncelikle Glückler ve Lenz (2018), geliştirdikleri kurumsal çerçeveyi Streeck ve Thelen'in (2005) çerçevesinden farklılaştıran ve kurumların mevcut işlevlerini sürdürmek için yapılarını değiştirmek durumunda kaldıkları bir sürece karşılık gelen tipolojiyi 'morfoz (yapısal değişim)' olarak tanımlamıştır. Bu tipolojiye verilen ampirik örneklerden ilki Alman kamu ihale kurumudur. Devletin ihale süreçlerinde yerli ve yabancı firmalar arasındaki ayrımcılığı ortadan kaldırmak amacıyla düzenlemelerde değişiklik yapması sonucunda, ihalenin tarafı olan aktörler mevcut kurumsal işlevi sürdürmek için kurumsal yapıda değişikliklere gitmiştir (Glückler ve Lenz, 2018). Bu yeni durumda, yerli firmalara öncelik tanıyan önceki kurumsal işlevin devamlılığı ihalede sahte pozisyonların oluşturulması, belirli yerel teklif sahiplerine açık davet yapılması ve seçim aşamasında yetkinin yerli firmalar lehine kullanılmasıyla sağlanmıştır (Glückler ve Lenz, 2018).

Glückler ve Lenz'in (2018) çerçevesindeki ikinci tipoloji sürüklenmedir (işlevsel değişim). Bu tipoloji, morfozun tersine kurumların kurumsal bağlamdaki değişiklikler karşısında yapısını korurken işlevlerini dönüştürdükleri bir süreci

ifade etmektedir. Sürüklenmenin ilk ampirik örneği Alman 'Walz' kurumudur. Bu kurum, bir zanaat dalındaki çırakların yetkinlik kazanmak için belirli bir yolculuk süresi boyunca edinmeleri gereken deneyimlere odaklanmaktadır (Glückler ve Lenz, 2018). Zaman içinde kurumsal bağlamdaki çok sayıda değişikliğe rağmen, bu kurumun yapısı korunmuş; ancak işlevi şu şekilde değişmiştir:

- Başlangıçta çırakların kişisel olgunlaşmasına hizmet eden yolculuk/gezinme yılları (Walz), loncaların zanaatlerin yönetimini üstlenmesiyle işgücü piyasasının düzenlenmesi için kullanılmaya başlanmıştır.
- Endüstrileşmeyle birlikte zanaatlerin kontrolünün loncalardan devlete geçmesi ve devletin mesleki eğitim okulları açmasıyla Walz'ın zorunluluğu ortadan kalkmış ve söz konusu kurum, bölgeler arası bilgi aktarımını ve yerel ekonomiyi destekleyen bir işlev kazanmıştır.
- Günümüzde ise 'Walz', kalfa birlikleri tarafından kültürel miras olarak sürdürülen bir kurum haline gelmiştir. Artık kadınlar ya da birlik üyesi olmayanlar da bu sürece katılabilmekte ve yolculuk yılları hem kişisel deneyim hem de kültürel anlayışın geliştirilmesine hizmet etmektedir.

Sürüklenmenin (drift) bir diğer örneği, Bavyera'daki (Almanya) bira endüstrisi üzerinden verilmiştir. Burada yasadışı bir yeniliğin aşama aşama kurumsallaşmasıyla mevcut kurumların yapısı korunmuş; ancak kurumsal işlev, Walz örneğinde olduğu gibi kültürel bir geleneğin sürdürülmesi yönünde dönüşmüştür (Glückler ve Eckhardt, 2021). Bu süreçte, yeni bir kurum olarak butik bira yapımı kurumu muhalif yasalar karşısında meşruiyetini geleneksel saf bira yapımı kurumunun uygulamadaki etkisini şu yollarla zayıflatarak kazanmıştır (Glückler ve Eckhardt, 2021): saflık normuna karşı yeni kurumla ilişkili doğallık normunun icat edilmesi; saflık normunun kurumsal mantığının ele geçirilip yeni normun meşrulaştırılması; saflık normunu destekleyen kuralların enformel uygulamalarının açığa çıkarılmasıyla bu kuralların meşruiyetinin sarsılması. Sonuç olarak, geleneksel saf bira yapımı kurumunun işlevi artımlı bir sürüklenme sürecine girmiştir.

Çerçevede yer alan diğer tipoloji başkalaşımdır (transformation) (Tablo 2.7). Başkalaşım hem kurumsal yapının hem de işlevin eşzamanlı değişimini ifade

etmektedir (Glückler ve Lenz, 2018). Bu süreç, iki farklı mekanizma üzerinden açıklanmaktadır (Streeck ve Thelen, 2005): katmanlama (layering), yani mevcut kurumsal katmanlara eklenen yeni katmanların zamanla baskın hale gelerek kurumun yapı ve işlevini birlikte dönüştürmesi; dönüşüm (conversion), yani kuruma içkin dinamikler kurumsal işlevi değiştirirken formel yapının yeni amaçlar doğrultusunda yeniden örgütlenmesi. Çerçevedeki son tipoloji ise kurumsal durağanlık ya da dengedir (stasis). Bu tipoloji, uzun vadede ne kurumsal yapı ne de işlevde belirgin bir değişim gözlenmemesi durumunu ifade etmektedir (Glückler ve Lenz, 2018). Ancak, süreç içinde hem kurumsal yapıda hem de işlevde kademeli bir erozyon yaşanmakta ve sonuçta kurum ortadan kalkmaktadır (Streeck ve Thelen, 2005)

Tablo 2.7 Glückler ve Lenz'in (2018; s. 114) kurumsal değişim tipolojileri

		Kurumsal işlev	
		Sabit işlev	**Değişen işlev**
Kurumsal yapı	**Sabit yapı**	Denge/Durağanlık (Stasis)	İşlevsel değişim veya sürüklenme (Drift)
	Değişen yapı	Yapısal değişim veya morfoz (Morphosis)	Hem yapısal hem de işlevsel değişim veya başkalaşım (Transformation) (örn: katmanlama ve içsel dönüşüm)

- **Değişim Failliği**

Beşerî failliğin özgün bir biçimi olarak ele alınan *değişim failliği* (change agency), bir değişim yaratmayı amaçlayan beşerî eylemleri ifade etmektedir (Grillitsch ve Sotarauta, 2020). Aktörlerin bilgi, ağlar (aktörler arası ilişkiler) ve benzeri kaynakları öncekinden farklı ve kimi zaman da beklenmedik şekillerde bir araya getirmelerine dayanan bu eylemler (Grillitsch ve diğ., 2021), üçlü bir değişim failliği tipolojisi çerçevesinde kavramsallaştırılmaktadır (Grillitsch ve Sotarauta, 2020): *yenilikçi girişimcilik* (innovative entrepreneurship); *kurumsal girişimcilik* (institutional entrepreneurship); *yer odaklı değişim liderliği* (place-based leadership). Söz konusu tipolojiler, aktörlerin bölgesel gelişmeyi etkileme ve yönlendirme yolları bakımından birbirinden farklılaşmaktadır (Grillitsch ve diğ., 2021). Bu bağlamda yenilikçi girişimcilik, mevcut pratikleri terk ederek kaynakları

yeni şekillerde bir araya getirmek suretiyle yeni pratikler geliştirmeyi, başka bir deyişle yenilik yaratmayı amaçlayan eylemleri ifade etmektedir (Grillitsch ve diğ., 2021). Bununla birlikte kurumsal girişimcilik, mevcut kurumları değiştirerek ya da yeni kurumlar yaratarak (Battilana vd., 2009) gelişmekte olan bir endüstriyi desteklemeyi amaçlayan eylemlere karşılık gelmektedir (Grillitsch ve diğ., 2021). Son olarak yer odaklı değişim liderliği ise, müşterek çıkarlar oluşturma, bu çıkarlar doğrultusunda kaynakları biraraya getirip harekete geçirme ve bölgesel gelişme gündemini desteklemek için farklı tür ve ölçeklerden aktörlerle müzakere etmeye odaklanan eylemler üzerinden açıklanmaktadır (Grillitsch ve diğ., 2021).

Kurumsal girişimciler: Kurumlar, bir değişim yaratmayı amaçlayan aktörlerin eylemleri sonucunda değişmektedir (Grillitsch ve Sotarauta, 2020). Bu aktörler, kimi zaman sistem düzeyinde kimi zaman da firma düzeyinde etkide bulunarak (Hassink vd., 2019; Isaksen vd., 2018) mevcut kurumları dönüştürüp yerlerine yenilerinin inşa edilmesini sağlayan *kurumsal girişimciler* (institutional entrepreneurs) (Battilana vd., 2009; DiMaggio, 1988) olarak tanımlanmaktadır (Grillitsch vd., 2021). Kurumların değişmesi ya da yeni kurumların oluşması süreçleri, kurumsal girişimcilerin destekleyici aktör ağları oluşturma, gerekli kaynakları harekete geçirme ve müşterek vizyonlar formüle etme yönündeki bilinçli çabaları aracılığıyla gerçekleştirilmektedir (Binz ve Gong, 2021; Grillitsch ve Sotarauta, 2020). Bu süreçlerde rol oynayan firma düzeyindeki kurumsal girişimciler, çoğunlukla firma yöneticileri veya üst düzey çalışanlara karşılık gelirken; sistem düzeyindeki kurumsal girişimciler ise, politika yapıcıların yanı sıra uluslararası, ulusal veya bölgesel araştırma kuruluşları, üniversiteler ve iş dünyasından aktörlere karşılık gelmektedir (Grillitsch vd., 2021).

Kurumsal değişim ya da yeni kurumların oluşumu, çoğu zaman tek bir birey ya da firmaya indirgenemeyecek ölçüde karmaşık süreçler aracılığıyla gerçekleşmektedir (Binz ve Gong, 2021). Başka bir deyişle, bu süreçlerde kurumsal girişimcilerin yanı sıra firma ve sistem düzeyindeki yer odaklı değişim liderleri ile yenilikçi girişimciler de kritik roller üstlenmektedir (Grillitsch vd., 2021; Grillitsch ve Sotarauta, 2020).

Yer odaklı değişim liderleri: Bölgesel gelişme için müşterek çıkarlar oluşturmaya ve bu çıkarlar doğrultusunda kaynakları bir araya getirip harekete geçirmeye yönelik eylem yetenekleri aracılığıyla yeni bir davranış modelinin kurumlaşmasına

katkıda bulunabilmektedir (Grillitsch vd., 2021; Grillitsch ve Sotarauta, 2020). Bu aktörlerden firma düzeyinde faaliyet gösterenlere gelişmekte olan bir küme ya da endüstriye yönelik politik destek için lobi faaliyetleri yürüten firma liderleri gibi iş dünyası temsilcilerini, yerel küme temsilcilerini ve söz konusu kümeyle ilişkili yan aktörleri (STK, meslek odası ve birlik temsilcileri) örnek vermek mümkündür (Grillitsch vd., 2021). Sistem düzeyindeki yer odaklı değişim liderlerini ise, bölgesel inovasyon sistemlerindeki bilgi ve destek kuruluşlarında rol oynayan ve bu kuruluşları değiştirme ya da onlarla ilgili karar alma yetkisi olan politika yapıcılar ya da enformel liderler şeklinde örneklendirmek mümkündür (Grillitsch vd., 2021).

Yenilikçi girişimciler: Bölgesel ekonomileri dönüştürmeye ya da onlar için yeni gelişme yörüngeleri oluşturmaya yönelik eylemleri aracılığıyla kurumsal bağlamı etkilemektedir (Grillitsch vd., 2019). Bu girişimciler, firma veya sistem düzeyinde farklı türden aktörlerle ilişkilendirilmektedir. Bu bağlamda, firma düzeyindeki yenilikçi girişimciler firmaların inovasyon süreçlerini yürüten ve bu süreçlerden sorumlu olan CEO'lar ve Ar-Ge departmanı yöneticileri ile yeni firmalar kuran girişimciler gibi stratejik bireylerden oluşmaktadır (Grillitsch vd., 2021). Sistem düzeyindeki yenilikçi girişimciler ise, örneğin araştırma enstitüsü liderleri gibi bölgesel bir inovasyon sisteminin oluşmasına katkıda bulunan aktörlere karşılık gelmektedir (Grillitsch vd., 2021).

Bununla birlikte, bölgesel endüstriyel yenilenme süreçlerini desteklemek amacıyla yeni alanlara girerek risk üstlenen yenilikçi girişimcilerin eylemleri bu süreçlerin gerçekleşmesi için tek başına yeterli değildir (Grillitsch ve Sotarauta, 2020). Dolayısıyla söz konusu süreçlerin gerçekleşebilmesi için, yenilikçi girişimcilerin yanı sıra kurumsal girişimcilerin ve yer odaklı değişim liderlerinin katkıları da gerekmektedir (Grillitsch vd., 2021; Grillitsch ve Sotarauta, 2020).

2.3.4.3 Yineleyici Faillik

Yineleyici faillik, bölgesel gelişme patikalarının istikrara kavuşturulması amacıyla firma ve/veya sistem düzeyindeki aktörler tarafından gerçekleştirilen eylemleri ifade etmektedir (Baekkelund, 2021; Bole vd., 2024; Henderson, 2020; Jolly vd., 2020). Temel olarak, sürekliliğin korunması ve artımlı değişim aracılığıyla gelişme patikalarının güçlendirilmesine katkı sağlayan söz konusu eylemler (Benner, 2023)

üçe ayrılmaktadır (Baekkelund, 2021): *yineleyici girişimcilik* (replicative entrepreneurship); *kurumsal sürekliliğin sağlanmasına yönelik kurumsal çalışmalar* (maintaining works); *yineleyici yerel liderlik* (maintenance leadership). Bu eylem ya da faillik türlerinin her biri, değişim failliği çerçevesindeki faillik biçimlerine karşıt kategoriler olarak kullanılmaktadır: "yenilikçi girişimciliğe karşı yineleyici girişimcilik; kurumsal girişimciliğe karşı kurumsal sürekliliğin sağlanmasına yönelik (kurumsal) çalışmalar; yer odaklı değişim liderliğine karşı yineleyici yerel liderlik" (Baekkelund, 2021, s. 759).

Yineleyici girişimcilik, radikal yenilik ya da köklü bir değişimden ziyade artımlı değişime atıfta bulunmaktadır (Baekkelund, 2021). Baekkelund (2021), yenilikçi girişimcilik ile yineleyici girişimcilik arasındaki farkı şu şekilde açıklamaktadır:

> Yenilikçi girişimcilik, önceki uygulamalardan radikal biçimde farklılaşan ürünlerin geliştirilmesi veya yeni firmaların kurulması anlamına gelirken; yineleyici girişimcilik, mevcut uygulamaların ya da firmaların benzerlerinin ortaya çıkmasıyla ilgilidir. (s. 759)

Yer odaklı değişim liderliğinin aksine yineleyici yerel liderlik ise, mevcut gelişme patikalarının sürdürülmesine yönelik harekete geçilmesini ve bu süreçte iş birliği ile müzakere gibi yöntemlerin benimsenmesini ifade etmektedir (Baekkelund, 2021).

Son olarak, kurumsal sürekliliği sağlamaya yönelik faaliyetler mevcut norm ve inançların günlük uygulamalar yoluyla yeniden üretilmesine odaklanan kurumsal çalışma biçimlerine karşılık gelmektedir (Tablo 2.8). Bu faaliyetler, yeni uygulamaları teşvik etmek yerine bu uygulamalara direnç göstermeyi ve bölgesel patika gelişimi bağlamında artımlı değişime uyum sağlamayı içermektedir (Henderson, 2020).

Tablo 2.8 Kurumsal sürekliliğin sağlanmasına yönelik kurumsal çalışma biçimleri (Lawrence ve Suddaby, 2006, s. 230)

Kontrol ve denetleme (policing)	Kurallara uyumun izlenmesi ve denetlenmesi. Kurumsal gücün yeniden kazanılmasını sağlar.
Caydırma (deterring)	Mevcut kurallara uygun olmayan davranışın yaptırıma tabi tutulması. Kurumsal gücün yeniden kazanılmasını sağlar.
Uygun koşulları sağlama (enabling work)	Kurumları destekleyen kurallar oluşturma.

Tablo 2.8 Kurumsal sürekliliğin sağlanmasına yönelik kurumsal çalışma biçimleri (Lawrence ve Suddaby, 2006, s. 230) (devamı)

Ödüllendirme (valorizing)	Bir uygulamanın veya eylemin olumlu yanlarını vurgulama; bu yanların önemini gösterme; değer biçme.
Lobicilik yapma/politik çalışma (political work)	Politik destek sağlama; politika alanından aktörlerle bir araya gelme ve müzakere yapma.
Rutinleştirme (routinizing)	Pekiştirme ve 'yapılagelen' haline getirme.
Olumsuz anlatılar oluşturma (Demonizing)	Bir uygulamanın normatif temellerine yönelik olumsuz örneklerin sunulması, yaygınlaştırılması.
Pekiştirici anlatılar oluşturma (embedding/ mythologizing)	Bir uygulamanın normatif temellerine yönelik olumlu örneklerin sunulması, yaygınlaştırılması; uygulamanın geçmişine dayanarak 'güzelleme' yapılması.

2.3.4.4 Yeni Kurumların Oluşturulmasına Yönelik Faaliyetler Olarak Kurumsal Çalışma

Yeni bir kurumun ortaya çıkış sürecinde yalnızca değişim failliği değil, aynı zamanda firma ve/veya sistem düzeyindeki farklı türden aktörler tarafından bu amaca yönelik gerçekleştirilen kurumsal çalışmalar da önemli bir rol oynamaktadır. Lawrence ve Suddaby (2006), bu çalışmaların farklı türlerini Tablo 2.9'da gösterildiği şekilde ortaya koymuştur.

Tablo 2.9 Yeni kurumların oluşturulmasına yönelik kurumsal çalışma biçimleri (Lawrence ve Suddaby, 2006, s. 221)

Savunuculuk yapma (advocacy)	Bir fikri, değeri veya yöntemi savunma ve ısrarcı olma; sosyal ikna oluşturma.
Tanımlama (defining)	Statü veya kimlik kazandıran, bir topluluğa/organizasyona üyelik sınırlarını tanımlayan ya da bir organizasyonel alan içinde statü hiyerarşileri oluşturan kural sistemleri inşa etme.
Yetkilendirme (vesting)	Bir hakkı, yetkiyi veya mülkiyeti formel olarak bir kişiye ya da kuruluşa verme.
Kimlik inşa etme (constructing identities)	Bir aktörle bulunduğu yer arasındaki ilişkiyi tanımlama; kimlik kazandırma.

Tablo 2.9 Yeni kurumların oluşturulmasına yönelik kurumsal çalışma biçimleri (Lawrence ve Suddaby, 2006, s. 221) (devamı)

Normatif bağları değiştirme (changing normative associations)	Bilinen gerçeklere veya imajı değiştirme; uygulamayla dayandığı temeller arasındaki bağı yeniden yapılandırma.
Normatif ağlar oluşturma (constructing normative networks)	Müşterek görev gücü/birliği oluşturma; belirli bir görev için, bir ağ üzerinde bir araya gelme.
Taklit etme (mimicry)	Daha önce kullanılan benzer teknikleri kullanma.
Kavramsallaştırma (theorizing)	Bir fikrin çerçevesini veya nasıl hayata geçirileceğini ana hatlarıyla belirleme.
Eğitme (educating)	Kamuoyunu bilgilendirmeye yönelik kampanyalar yürütme ve eğitim programları düzenleme.

Tablo 2.9'da ifade edilen çalışmalar, değişim failliğine benzer biçimde bir endüstriyel patikanın oluşumu sürecinde söz konusu endüstrinin meşruiyetinin inşa edilmesinde olduğu kadar yeni pratiklerin veya kurumların toplumsal meşruiyetinin tesis edilmesinde de belirleyici bir işlev üstlenmektedir (Baekkelund, 2021; Binz ve Gong, 2021; Jolly ve Hansen, 2021). Binz ve Gong (2021) aktörlerin yeni bir endüstriyel patikayı sosyal olarak kabul edilebilir, yani meşru kılmak amacıyla yeni kurumsal yapılar oluşturma veya mevcut yapıları dönüştürme süreçlerini inceledikleri çalışmalarında, yeni kurum yaratmaya yönelik faillik türlerine de değinmiştir. Bu bağlamda Güney Kaliforniya'da atık suyun arıtılarak yeniden kullanılması fikrine dayanan bir endüstriyel patikanın oluşum sürecinde, aktörlerin bu fikrin bölgedeki su kıtlığı sorununu giderme potansiyelini ana hatlarıyla ortaya koymaları kavramsallaştırmaya (*theorizing*) bir örnek olarak sunulmuştur. Daha sonraki aşamalarda, bir kolaylaştırıcı aktör ile bir yan aktörün bir araya gelerek atık suyun içme suyu olarak kullanımının faydalarını ve bu süreçteki kalite standartlarını ele alan bir teknik rapor hazırlamaları kavramsallaştırmanın bir başka örneğini oluşturmuştur. Bununla birlikte, yerel bir kurumsal girişimcinin farklı türden aktörlerle (kamu politikası aktörleri ile yan ve kolaylaştırıcı aktörler) iş birliği içinde atık suyun içme suyu olarak kullanımını yasallaştıracak bir kurallar dizisinin belirlenmesi üzerine yürüttüğü (kurumsal) çalışma normatif ağlar oluşturmanın (*constructing normative networks*) somut bir örneği olarak değerlendirilmiştir. Aynı kurumsal girişimcinin Kaliforniya'daki yerel liderleri su kıtlığı sorunu ve içilebilir atık suyun bu sorunun çözümüne sağlayacağı katkılar

konusunda bilgilendirmeye yönelik bir kampanya başlatması da eğitme/bilgilendirmenin (*educating*) bir örneğini oluşturmuştur. Binz ve Gong'un (2021) Güney Kaliforniya örneği üzerinden tartıştıkları ve tamamının eşgüdümlü biçimde bir meşruiyet inşası sürecine hizmet ettiğini ileri sürdükleri diğer kurumsal çalışma biçimleri aşağıdaki dizgede sistematik olarak sunulmuştur:

- Atık suyun yeniden kullanımı konusunda yürütülecek Ar-Ge çalışmalarına yatırım çekmek amacıyla çeşitli aktörlerin bir araya gelerek somut girişimler başlatması (*constructing normative networks*),
- Bu girişimlerin üyelerinin sistemi daha da yerleşik hale getirmek, yani kavramsallaştırmak için aktif bir savunuculuk rolü üstlenmeleri (*advocacy*),
- Atık suyun yeniden kullanımı konusundaki olumsuz toplumsal algının geri dönüştürülmüş suyun marketlerdeki diğer su şişelerine benzer ambalajlarla sunulması veya musluklardan dağıtılması yoluyla zayıflatılması (*taklit etme/mimicry*).

Binz ve Gong'un (2021) aynı çalışmada Hamburg video oyunları endüstrisi bağlamında inceledikleri yeni kurum yaratmaya yönelik (kurumsal) çalışmalar ise aşağıdaki gibidir:

- Oyun endüstrisinin diğer yerleşik medya sektörlerinde mevcut olan destek yapılarıyla bütünleştirilmesi (*kimlik inşa etme/constructing identities*),
- Yerel otoritelerin şiddet içeren oyunları sıkı biçimde kontrol etmesinin yanı sıra, bu konuda aileler ve eğitimcilerin bilgilendirilmesine yönelik bir dizi medya eğitimi düzenlemesi (*eğitme/educating*),
- Aynı aktörlerin oyunların olumlu ve olumsuz yönlerine ilişkin bir tartışmayı teşvik etmelerinin yanı sıra, oyun oynamanın yerleşik ve görece olumsuz imajını dönüştürmek amacıyla bir dizi proje başlatması (*normatif bağları değiştirme/ changing normative associations*),
- Son olarak yerel otoritelerin girişimlerine benzer şekilde, bazı kolaylaştırıcı aktörlerin oyunların sadece eğlence aracı olmadığını aynı zamanda eğitimsel bir boyuta da sahip olduğunu destekleyici nitelikte çalışmalar yürütmesi (*normatif bağları değiştirme/ changing normative associations*).

2.3.4.5 Kurumları Yıkmaya Yönelik Faaliyetler Olarak Kurumsal Çalışma

Kurumları yıkmaya başka bir ifadeyle ortadan kaldırmaya yönelik çalışmalar, üç tür faillik çerçevesinde ele alınmaktadır (Lawrence ve Suddaby, 2006, s. 235): *yaptırımların ve teşviklerin etkisiz hale getirilmesi* (disconnecting sanctions/rewards); *kurumların meşruiyetinin sarsılması* (disassociating moral foundations=de-legitimation); *varsayımların ve inançların temellerinin zayıflatılması* (undermining assumptions and beliefs). İlk faillik türü, devlet aygıtı aracılığıyla teşvik ve yaptırımların belirli bir pratik, uygulama veya kural setinden ayrıştırılmasını ifade etmektedir (Lawrence ve Suddaby, 2006). Diğer bir deyişle bu faillik türü kapsamında, formel kuralların yani düzenlemelerin kurumsal yapının temelini oluşturan yaptırım ve teşvikleri geçersiz ya da işlevsiz kılması söz konusudur. Bu durum, aynı zamanda kurumların dayandığı temellerin zayıflatılması anlamına gelmektedir. İkinci faillik türü bir pratiğin, kuralın veya uygulamanın meşruiyetinin ortadan kaldırılması yani bunların belirli bir kültürel bağlamda uygun kabul edilen ahlaki temellerinden koparılması anlamına gelmektedir (Lawrence ve Suddaby, 2006). Son faillik türü ise, temel varsayımların ve inançların zayıflatılması yoluyla yenilik ve farklılaşmanın algılanan riskinin azaltılması şeklinde açıklanmaktadır (Lawrence ve Suddaby, 2006).

Hem Lawrence ve Suddaby (2006) tarafından ifade edildiği üzere hem de ekonomik coğrafya yazınında karşılaşılan sınırlı sayıdaki çalışmanın da ortaya koyduğu gibi, kurumları yıkmaya yönelik çalışmalar onları oluşturmaya ya da sürdürmeye odaklanan çalışmalara kıyasla literatürde daha kısıtlı bir inceleme alanı bulmuştur. Bu sınırlı sayıdaki çalışmalar arasında, kurumları yıkmaya yönelik faillik türlerinin ilki ve üçüncüsüne örnek teşkil etmesi bakımından Binz ve Gong'un (2021) çalışması öne çıkmaktadır. Söz konusu çalışma, farklı kurumsal çalışma biçimlerinin (yaratma, sürdürme, yıkma) endüstri meşruiyeti üzerindeki etkilerini Güney Kaliforniya'daki atıksu yeniden kullanım endüstrisi ve Hamburg'daki video oyunları endüstrisi üzerinden ayrı ayrı incelemektedir. Bu bağlamda Binz ve Gong (2021) tarafından ele alınan ilk ampirik örnek, atık suyun içme suyu olarak yeniden kullanımına yönelik olumsuz toplumsal algının varsayımların ve inançların temellerini zayıflatmaya yönelik kurumsal çalışmalar aracılığıyla nasıl yıkıldığına ilişkin kanıtlar sunmaktadır. Bu çalışmaları şu şekilde özetlemek mümkündür: rehberli turlarla halkın atıksu arıtma tesislerine davet edilmesi; yeniden kullanıma

hazır atık suyla bira yapma yarışmalarının düzenlenmesi; arıtılmış atık suyun diğer markalara ait sularla benzer ambalajlarda piyasaya sunulması ve musluklardan dağıtılması. Hamburg video oyunları endüstrisi bağlamında ise, 'katil oyunlar' söyleminin oyun geliştiricileri ve oyuncular tarafından güçlü biçimde reddedilerek ortadan kaldırılmasına yönelik girişimler de bu faillik türü bağlamında ele alınmaktadır. Benzer şekilde, bu aktörlerin oyun oynamanın eğitimsel bir boyut da taşıdığını ortaya koymaya çalışırken; oyunların yalnızca bir eğlence aracı olduğuna ilişkin yerleşik algıyı zayıflatma çabaları da aynı faillik kapsamında değerlendirilmektedir. Son olarak, oyun sektörünün gençler için kalıcı istihdam yaratamayacağına ilişkin algının, sektörün gelişme potansiyeline kamuoyunu ikna etmeyi amaçlayan projeler aracılığıyla aşındırılması da bu faillik türüne (*varsayımların ve inançların temellerinin zayıflatılması*) bir örnek teşkil etmektedir. Aynı endüstri bağlamında, çeşitli aktörlerin sektördeki geçici durgunluğun sektörel dinamiklerden değil; belirli firmaların o dönemdeki stratejilerinden kaynaklandığına dair kamuoyunu ikna etme girişimleri 'mevcut uygulamanın algılanan yaptırımlarını ortadan kaldırmaya yönelik çalışmalar'a bir örnek olma özelliği taşımaktadır.

Kurumları yıkmaya yönelik çalışmaların ikinci tipolojisi, yani kurumların meşruiyetinin sarsılması eski pratiklerde, kurallarda veya uygulama biçimlerinde neyin ahlaki açıdan sorunlu olduğuna ve yeni endüstrinin bu sorunu nasıl çözeceğine işaret eden anlatıların geliştirilmesiyle ilgilidir (Gong vd., 2022). Bu durum, aktörlerin yeni endüstriyel patikaların kabulünü sağlamak amacıyla mevcut kurumsal yapıları uzun vadeli ve planlı biçimde ortadan kaldırma yönündeki çabalarıyla ilişkilendirilmektedir (Binz ve Gong, 2021). Ayrıca gelişmekte olan/yeni endüstriyel patikalar açısından bakıldığında, bu çabaların oldukça işlevsel olabileceği belirtilmektedir (Benner, 2023). Bu bağlamda daha önce de ele alındığı üzere, Glückler ve Eckhardt'ın (2021) Bavyera bira endüstrisi örneğinde yeni bir kurumun (butik bira yapımı) geleneksel kurumun (saf bira yapımı) uygulamadaki etkisini zayıflatarak muhalif yasalara rağmen meşruiyetini kazanması söz konusu faillik türüne iyi bir örnek teşkil etmektedir. Bu süreçte, yeni kurumun savunucuları öncelikle saflık normuna karşı bir alternatif olarak doğallık normunu geliştirmiştir. Ardından, saf bira yapımının kurumsal mantığını ele geçirerek bu yeni normu zamanla meşrulaştırmıştır. Son olarak, aynı aktörler saflık normunu destekleyen

düzenlemelerin uygulamadaki enformel ve sorunlu yönlerini açığa çıkarmıştır. Böylelikle, geleneksel kurum pratikteki etkisini yitirmiştir. Özetle aktörler tarafından gerçekleştirilen bu girişimlerin tümü, bir kurumun meşruiyetinin nasıl sarsılabileceğine dair önemli kanıtlar sunmaktadır.

2.4 Gemi Söküme İlişkin Uluslararası ve Ulusal Literatürün Değerlendirilmesi

Gemi söküm faaliyetleri küresel denizcilik endüstrisinin ayrılmaz bir parçası olmasına rağmen, çevre ve İSG açısından uzun süredir tartışmalı bir alan olarak varlığını sürdürmektedir. Bu doğrultuda hem uluslararası hem de ulusal literatürün özellikle Güney Asya ülkeleri ve Türkiye örnekleri üzerinden, gemi söküm faaliyetlerinin çevre ve İSG boyutları ile bu alanları düzenleyen yasal çerçeveler etrafında şekillendiği görülmektedir. Bununla birlikte, mevcut çalışmaların önemli bir bölümü gemi sökümün çevre ve İSG üzerindeki olumsuz etkilerinin nedenlerini ve bu etkilere yönelik çözüm arayışlarını büyük ölçüde düzenlemelere indirgemektedir. Buradan hareketle, çalışmanın bu bölümünde söz konusu yaklaşım eleştirilmekte; sorunların yalnızca düzenlemelere odaklanılarak açıklanamayacağı ve bu bakış açısının hem analitik açıdan hem de uygulama açısından belirli sınırlılıklar taşıdığı ortaya konmaktadır. Bu çerçevede, ilgili literatürün söz konusu sınırlılığı nasıl yansıttığı tartışılmakta ve ilk olarak Güney Asya ülkelerindeki gemi söküm faaliyetlerinde ortaya çıkan çevre ve İSG sorunları ele alınmaktadır. Bu sorunlar, Yujuico (2014) tarafından aşağıdaki şekilde ortaya konmuştur:

- Özellikle, Alang'daki (Hindistan) gemi söküm tesisleri yakın çevredeki deniz yaşamına ve bitki örtüsüne önemli ölçüde zarar vermektedir. Bu durum, insanların besin ve geçim (balıkçılık) kaynaklarını olumsuz etkilemektedir.
- Büyük ölçüde insan gücüne dayalı ve teknoloji kullanımının son derece sınırlı olduğu söküm faaliyetleri nedeniyle işçiler kazalara açık hâle gelmektedir.
- İşçiler söküm esnasında gerekli kişisel koruyucu ekipmanları (KKD) kullanmadan çalıştıklarından yaralanma/ölüm olasılıkları artmaktadır.

- Gemiler söküm öncesinde katı, sıvı ve gaz hâlindeki kirletici maddelerden arındırılmadıkları için hem çevre hem de işçiler söküm süresi boyunca bu maddelere maruz kalmaktadır. Üstelik, yeterince gazdan arındırılmamış gemi gövdelerinin oksijen lambalarıyla kesilmesi sırasında sık sık patlamalar meydana gelmekte; bu patlamalar ise çoğu zaman yaralanma ya da ölümle sonuçlanmaktadır.

Yujuico (2014), yukarıda belirtilen olumsuz etkilerin giderilmesi amacıyla hâlihazırda AB ve OECD ülkelerinde gemi söküm faaliyetlerini düzenleyen ilkelerin uluslararasılaştırılmasını önermiştir. Bu ilkeler 'kirleten öder' prensibi, 'ortak ancak farklılaştırılmış sorumluluklar' ve 'daha adil bir küresel rejim' yaklaşımlarını kapsamaktadır. Her üç yaklaşım da çevre kirliliğine neden olan tarafların en uygun yaptırımlarla eşleştirilmesini öngörmektedir (United Nations, 1992). Yujuico (2014), bu yaklaşımlar çerçevesinde tanımlanan ilkelerin uluslararasılaştırılabilmesi için gemi sökümü konusunda sınırlı kapasiteye sahip Güney Asya ülkelerine daha iyi uygulamaları hayata geçirebilmeleri adına hem zaman tanınması hem de destek sağlanması gerektiğini vurgulamıştır.

Başka bir çalışmada Alam ve Faruque (2014), Bangladeş'teki gemi söküm faaliyetlerinin çevre ve İSG üzerindeki olumsuz etkilerinin önlenebilmesi için mevcut ulusal düzenleyici çerçevede birtakım değişiklikler yapılması veya tamamen yeni bir çerçevenin oluşturulması gerektiğini öne sürmüştür. Bu gerekliliğin temel nedeni, uluslararası düzenlemelere uyum konusunda geri planda kalan Bangladeş'te çok sayıda çevre ihlali ve iş kazasının yaşanıyor olması şeklinde açıklanmıştır. Bu doğrultuda Alam ve Faruque (2014), öncelikle Bangladeş'te gemi sökümünün çevre ve İSG üzerindeki etkilerinin ele alınabilmesi için ulusal düzeyde ayrı bir düzenlemenin geliştirilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Buna ek olarak, söküm tesislerinin yetkilendirilmesi ve denetlenmesine yönelik etkili bir kontrol sisteminin oluşturulması gerektiğini belirtmiştir. Son olarak, uluslararası düzenlemelerin ulusal mevzuata entegre edilebilmesi için yürütme mekanizmasındaki beşerî sermaye, altyapı ve ekipman eksikliklerinin bir an önce giderilmesi gerektiğini vurgulamıştır.

Bangladeş'teki gemi söküm uygulamalarının iyileştirilmesi konusunda Alam ve Faruque (2014) ile benzer noktalara odaklanan Rahman ve Mayer (2016), 'politika boşluğu analizi' (policy gap analysis) yöntemiyle Bangladeş'in ulusal düzenleyici

çerçevesini incelemiştir. Bu inceleme sonucunda, Yujuico (2014) ile benzer biçimde, kirleten öder yaklaşımının coğrafi kapsamının Bangladeş gibi gelişmekte olan ülkeleri de kapsayacak şekilde genişletilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

Bangladeş'le birlikte Hindistan'daki gemi söküm endüstrisini ele alan Frey (2015), her iki ülkede de çevre ve İSG açısından daha iyi söküm koşullarının oluşturulmasına yönelik bugüne kadar yürütülen çabaların parçacıl uygulamalara ve sınırlı kaynaklarla sürdürülen girişimlere dayandığını belirtmiştir. Bu çabaların geliştirilmesi ve mekânsal uygulamaların yönlendirilmesinde daha etkili olabilmesi için ise, Yujuico (2014) ile Rahman ve Mayer'in (2016) de çalışmalarında vurgulandığı üzere, küresel bir düzenleyici rejimin oluşturulması ve etkin biçimde uygulanması gerektiğini savunmuştur.

Bangladeş üzerine gerçekleştirilen bir diğer çalışmada Kutub vd. (2017), sürdürülebilir yönetim yaklaşımı doğrultusunda ulusal düzenleyici çerçevede yer alan kontrol ve denetim zafiyetleri ile sınırlı yaptırım gücü sorunlarına çözüm geliştirmeyi amaçlamıştır. Bu kapsamda Kutub vd. (2017) tarafından sunulan ilk öneri, hem Hong Kong Sözleşmesi'yle uyum sağlanması hem de Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) ilkelerini temel alan ulusal düzenlemelerin geliştirilmesi yönünde olmuştur. Diğer bir öneri ise, devletin söz konusu düzenlemelerin uygulanması konusunda geçmişe kıyasla daha kararlı bir tutum sergilemesi ve olası sapma durumlarında uygulanacak yaptırımları açık ve net bir biçimde tanımlaması gerektiği yönünde olmuştur.

İlerleyen yıllarda Mishra (2018), Güney Asya ülkelerindeki gemi söküm koşullarının iyileştirilmesi konusunda önceki çalışmalardan farklı bir yaklaşım benimseyerek özellikle Hong Kong Sözleşmesi'ne uyum ve bu ülkeler arasında kurulabilecek bölgesel iş birlikleri üzerinde durmuştur. Mishra (2018), Bangladeş ve Pakistan'ın Hong Kong Sözleşmesi'ne uyum sağlayabilmeleri için öncelikle kendi ulusal düzenleyici çerçevelerinde gerekli düzenlemeleri yapmaları gerektiğini belirtmiştir. Buna ek olarak, Sejan vd. (2024) ise bu ülkelerdeki gemi söküm endüstrilerinin 'yeşil endüstri' olarak nitelendirilebilmesi için 2019 yılında yürürlüğe giren Basel Yasağı Değişikliği'ni onaylamaları ve etkin biçimde benimsemeleri gerektiğini öne sürmüştür.

Dünyada sökülen gemi sayısı bakımından Güney Asya ülkelerinin ardından dördüncü ve gemi tonajı bakımından ise Bangladeş ve Hindistan'ın ardından üçüncü sırada yer alan Türkiye'deki gemi söküm faaliyetleri üzerine gerçekleştirilen çalışmalarda da yukarıda bahsedilen çalışmalarla benzer noktalara odaklanılmıştır (Tablo 2.10). Bu çalışmalar temelde iki grupta toplanmaktadır. İlk gruptaki çalışmalar Türkiye'deki gemi söküm faaliyetlerinin yarattığı çevre ve/veya İSG risklerini ortaya koymaktadır (Barka, 2014; Danış ve Ertör, 2023; Demir, 2023; Kara Balcı ve Varan Samut, 2024). İkinci gruptaki çalışmalar ise, söz konusu riskleri ulusal ve/veya uluslararası düzenlemelerdeki ya da denetim mekanizmalarındaki boşluklarla ilişkilendirerek bu boşluklara yönelik çözüm önerileri geliştirmeye odaklanmaktadır (Akman, 2012; Ayvaz, 2024; Göktepe, 2023; Kayhan, 2017; Kaya, 2012; Kemerci, 2016; Menteş ve Yiğit, 2020; Neşer vd., 2008; Ünal, 2011; Ünsan vd., 2007; Yıldırım, 2018). Bu gruptaki çalışmalar tarafından üretilen çözüm önerileri ise, uluslararası literatürde olduğu gibi ulusal düzenleyici çerçevenin uluslararası ve bölgesel düzenlemelere (Basel ve Hong Kong Sözleşmeleri, Basel Yasağı Değişikliği ve AB G.G.D. Yönetmeliği) uyumlaştırılması ve bu düzenlemelere uyumun ulusal/bölgesel otoriteler (ulusal bakanlıklar ve AB Komisyonu) tarafından sıkı bir biçimde denetlenmesi gerektiği konusuna odaklanmaktadır.

Tablo 2.10 Türkiye'de gemi söküm üzerine gerçekleştirilen çalışmalarda odaklanılan konular

Yazar ve yıl	Çevresel risklerin ortaya konması	İSG risklerinin ortaya konması	Düzenlemelerdeki veya denetleme sistemindeki boşlukların ortaya konması	Risklerin bertarafına yönelik öneriler geliştirilmesi
Ünsan vd., 2007				✓
Neşer vd., 2008	✓	✓	✓	✓
Ünal, 2011		✓	✓	✓
Akman, 2012		✓	✓	✓
Kaya, 2012			✓	✓
Barka, 2014	✓			

Tablo 2.10 Türkiye'de gemi söküm üzerine gerçekleştirilen çalışmalarda odaklanılan konular (devamı)

Yazar ve yıl	Çevresel risklerin ortaya konması	İSG risklerinin ortaya konması	Düzenlemelerdeki veya denetleme sistemindeki boşlukların ortaya konması	Risklerin bertarafına yönelik öneriler geliştirilmesi
Kemerci, 2016	✓	✓	✓	✓
Kayhan, 2017	✓	✓		✓
Yıldırım, 2018		✓		✓
Bilir, 2019, 2020		✓	✓	
Menteş ve Yiğit, 2020		✓	✓	✓
Danış ve Ertör, 2023	✓	✓		
Demir, 2023	✓	✓	✓	
Göktepe, 2023	✓	✓	✓	✓
Ayvaz, 2024	✓		✓	✓
Kara Balcı ve Varan Samut, 2024			✓	

Özetle, gemi söküm faaliyetleriyle ilgili literatür, sökümün çevre ve İSG üzerindeki olumsuz etkilerinin önlenmesi konusunda uluslararası düzenlemelere uyum sağlanması ve bu uyumun gerçekleştirilebilmesi için ulusal düzenleyici çerçevelerde yapılması gereken değişiklikler üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu doğrultuda hem Güney Asya ülkelerinde hem de Türkiye'de zaman içinde ulusal ölçekte pek çok düzenleme değişikliğine gidilmiş ve endüstrinin yasal altyapısına yeni hükümler eklenmiştir (Tablo 2.11). Ancak bu gelişmelere rağmen, söz konusu ülkelerde çevre ve İSG alanlarında günümüzde hâlâ ciddi ihlaller yaşanmaya devam etmektedir. Örneğin, Bangladeş'te 2009–2018 yılları arasında Chittagong'daki gemi söküm faaliyetleri sırasında en az 19.249 işçi hayatını kaybetmiş ve en az 10.284 işçi ise ağır yaralanmıştır (NGO Shipbreaking Platform, t.y.-a). 2025 yılında da bir ölüm vakası daha kayıtlara geçmiştir (NGO Shipbreaking Platform, 2025a). Hindistan da Bangladeş'ten farklı bir tablo ortaya koymamıştır. Ülkedeki Alang gemi söküm bölgesinde meydana gelen İSG ihlalleri sonucunda

1991–2012 yılları arasında 434 işçi ve 2013–2018 yılları arasında ise en az 56 işçi yaşamını yitirmiştir (NGO Shipbreaking Platform, t.y.-b). Ayrıca, 2025 yılının mayıs ayında bir işçinin daha hayatını kaybettiği kayıtlara geçmiştir (NGO Shipbreaking Platform, 2025a). Benzer şekilde, Pakistan'da (Gadani gemi söküm bölgesi) 2016 yılında meydana gelen patlamada 28 işçi ölmüş ve 60 işçi yaralanmış; 2017'deki bir başka patlamada ise, 5 işçi daha hayatını kaybetmiştir (NGO Shipbreaking Platform, t.y.-c). 2024 yılında ölüm ve yaralanmayla sonuçlanan ihlallerin devam ettiği, bu dönemde iki işçinin daha yaşamını yitirdiği rapor edilmiştir (NGO Shipbreaking Platform, 2025a).

Bununla birlikte, İSG ihlallerine ek olarak Güney Asya ülkelerinde çevre ihlalleri de sürmektedir. Bu ülkelerde günümüzde hâlâ, gemi söküm süreci sırasında ve sonrasında ortaya çıkan kirletici maddeler suya, toprağa ve havaya karışmaya devam etmektedir (NGO Shipbreaking Platform, 2025a). Ayrıca, söküm sonunda ortaya çıkan atıkların bertarafına yönelik tesislerin bulunmaması (NGO Shipbreaking Platform, t.y.-c) ya da yalnızca sınırlı kapasiteye sahip bertaraf sistemlerinin mevcut olması (NGO Shipbreaking Platform, t.y.-a, t.y.-b), çevresel riskleri artıran ve çözüm bekleyen önemli bir başka soruna işaret etmektedir.

Tablo 2.11 Güney Asya ülkeleri ve Türkiye'de ulusal düzenleyici çerçevenin gelişim süreci

	Bangladeş	**Hindistan**	**Pakistan**	**Türkiye**
1977				Aliağa Gemi Söküm Bölgesi Yönetmeliği
1979			Balochistan (Gadani) Gemi Söküm Endüstrisi Kuralları	
1986				Aliağa Gemi Söküm Bölgesi Yönetmeliği (revizyon)
2000		Gemi Söküm Faaliyetleri Sırasında İşçilerin Güvenliği, Refahı ve Çevrenin Korunması için Yangın ve Kaza Önleme Yönetmeliği		

Tablo 2.11 Güney Asya ülkeleri ve Türkiye'de ulusal düzenleyici çerçevenin gelişim süreci (devamı)

	Bangladeş	**Hindistan**	**Pakistan**	**Türkiye**
2003		Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği		
2004				Gemi Söküm Yönetmeliği
2006	Gemi sökümün formel bir uygulama olarak kabulü			
2011	Gemi Söküm ve Geri Dönüşüm Kuralları			
2013		Gemi Söküm Rehberi		
2016			Kuralların güncellenmesi (taslak)	
2017			Gadani Gemi Söküm Bölgesi İşletme Rehberi	
2018	Gemi İşleme/ Değerlendirme Yasası		Kuralların güncellenmesi (taslak)	
2019		Gemi Geri Dönüşüm Yasası		
2023				

*Alam ve Faruque (2014); Iqbal ve Heidegger (2013); Maritime India (2024); Puthucherril (2010); Rahman (2013); Rahman ve Mayer (2006); ve Sejan vd.'nden (2024) yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Uluslararası sözleşme ve düzenlemelere uyum bakımından Güney Asya ülkelerine kıyasla daha iyi bir performans sergilese de Türkiye'de de benzer ihlaller yaşanmaya devam etmektedir (Tablo 2.12). Bu bağlamda, 2013–2022 yılları arasında Aliağa gemi söküm endüstrisinde çalışan 27 işçi hayatını kaybetmiştir (İSİG Meclisi, 2022). Üstelik, işçi ölümleriyle sonuçlanan vakalardan ikisi o dönemde AB Listesi'nde yer alan Işıksan ve Şimşekler adlı firmalarda meydana gelmiştir (Deniz Haber, 2022). Bunun üzerine, söz konusu tesisler AB Listesi'nden çıkarılmıştır (Deniz Haber, 2022). İSG konusundaki ihlaller, Işıksan adlı firmada günümüzde de devam etmektedir. 2024 yılında, bu firmada satın alınan hurda geminin gazdan yeterince arındırılmadan sökümü sırasında bir patlama meydana gelmiş ve olayda bir işçi hayatını kaybederken üç işçi ise yaralanmıştır (Haber Denizde, 2024). Son olarak, AB Listesi'ne dahil olabilmek için hazırlık sürecinde

bulunan yeni adıyla İzmir Mavi Denizcilik (eski adıyla Sugurya) adlı firmada 2025 yılında bir işçi yüksekten düşme sonucu yaşamını yitirmiştir (Deniz Haber, 2025). AB Listesi'nde yer alınmasına rağmen bu tür vakaların gözlenmeye devam etmesi, geçmiş yıllarda listeye giren diğer ülke örnekleri üzerinden Alcaide vd. (2017) tarafından şu şekilde açıklanmıştır: AB Yönetmeliği'nin (2013) ulusal ölçekte yeterli dayanağa sahip olmaması ve listeye girmeye çalışan tesislerin bu sürece büyük ölçüde ekonomik kâr güdüsüyle yaklaşması.

Tablo 2.12 Güney Asya Ülkeleri ve Türkiye'nin Uluslararası ve Bölgesel düzenlemelere uyum durumları

	Bangladeş	Hindistan	Pakistan	Türkiye
Marpol Sözleşmesi (1973)	(taraf)	(imza)	(taraf)	(taraf)
Basel Sözleşmesi (1989)	✓	✓	✓	✓
Rotterdam Sözleşmesi (1998)	-	✓	✓	✓
Stockholm Sözleşmesi (2001)	✓	✓	✓	✓
Hong Kong Sözleşmesi (2009)	(taraf)	(taraf)	(taraf)	✓
AB G.G.D. Yönetmeliği ve AB Listesi (2013)	-	-	-	✓
Basel Yasağı Değişikliği (2019)	-	-	-	-

*(-) Ülkelerin sözleşmeye taraf olmadıklarını ve sözleşmeyi onaylamadıklarını göstermektedir.
**(✓) Ülkelerin sözleşmeyi onayladıklarını göstermektedir.

Sonuç olarak, tezin önemi ve gerekçelerinin sunulduğu giriş bölümünde de belirtildiği üzere, sorunların kaynağını yalnızca düzenlemelerde aramanın ve çözümü de sadece düzenleyici çerçevenin iyileştirilmesi veya değiştirilmesi üzerine kurgulamanın ihlallerin ortadan kaldırılmasında yeterli olmadığı açıktır. Her ne kadar politika üretimi (Glückler ve Lenz, 2016), yani sorunlara yönelik çözüm geliştirme süreci bu tez çalışmasının kapsamı dışında bırakılmış olsa da; bu çalışma, odağını düzenlemelerin ötesine taşıyarak başka faktörleri de ele alması bakımından ulusal ve uluslararası literatürdeki mevcut çalışmalardan farklılaşmaktadır. Bu kapsamda, önceki bölümlerde ayrıntılı biçimde tartışıldığı üzere, söz konusu diğer faktörler kurumlar ve kurumları üreten, icra eden veya dönüştüren bireysel ve/veya kolektif aktörlerdir (organizasyonlar).

Bu çalışmada, ekonomik peyzajın mikro ölçekteki yani endüstriyel aktiviteye özgü organizasyonel alandaki aktörler tarafından üretilen ve pratik edilen kurumlar aracılığıyla şekillendiği düşünülmektedir. Başka bir deyişle, ekonomik peyzajın

biçimlenmesinde düzenlemelerin dolaylı bir etkisi bulunduğu; buna karşılık, aktörlerin düzenlemelere rağmen ya da onlarla uyumlu biçimde geliştirdikleri kurumların ise doğrudan bir etkiye sahip olduğu varsayılmaktadır (Glückler ve Lenz, 2016). Dolayısıyla gemi söküm endüstrisi ya da herhangi bir başka endüstri fark etmeksizin, bir endüstriyel faaliyeti ve zaman içinde bu faaliyetten kaynaklanan olumlu veya olumsuz sonuçların nedenlerini yalnızca düzenlemelere uyum ya da aykırılık çerçevesinde değerlendirmek yeterli değildir. Bu çalışma, düzenlemeleri kurumsal bağlamı oluşturan temel boyutlardan biri olarak ele alarak, hem Türk gemi söküm endüstrisinin evrimini hem de söküm faaliyetlerinden kaynaklanan etkileri düzenlemeler, kurumlar ve aktörler arasındaki etkileşimler üzerinden anlamaya odaklanmaktadır. Bu doğrultuda, mevcut literatürden farklı olarak gemi sökümün olumsuz etkilerinin giderilmesinde etkili bir politika üretimi sürecinin şu şekilde olması gerektiği düşünülmektedir:

- Öncelikle, mikro düzeydeki aktörlerin söküm faaliyetini icra etme biçimlerinin yani kurumların yapısal ve işlevsel özelliklerinin anlaşılması.
- Ardından, bu kurumların ortaya çıkmasında hem mevcut düzenlemelerin hem de organizasyonel alana bağlı dinamiklerin rolünün anlaşılması.[1] Burada, bugüne kadar yapılanın aksine düzenlemelerdeki boşlukların çevre ve İSG açısından olumsuz uygulamaların nasıl ortaya çıkabildiğiyle ilişkili olarak tanımlanması gerekmektedir.
- Böylece yukarı yönlü bir nedensellik mekanizması doğrultusunda, tanımlanan boşlukların giderilmesi amacıyla mevcut düzenlemelerin revize edilmesi ve/veya yenilerinin oluşturulması.

[1] Aktörlerin söküm faaliyetini icra etme biçimlerinin yapısal ve işlevsel özelliklerinin anlaşılması bağlamında, ulusal literatürde Bilir (2019, 2020) tarafından gerçekleştirilen çalışmalar Tablo 2.10'da yer verilen diğer araştırmalardan ayrışmaktadır. Bu tez çalışmasında ortaya konulan yaklaşımla paralel olarak, Bilir (2019, 2020) Aliağa'daki gemi söküm faaliyetlerinden kaynaklanan İSG risklerini incelerken müteahhitlik, götürü ve kan parası uygulamalarının bu riskler üzerindeki etkilerine de değinmektedir.

3
GEMİ SÖKÜM ENDÜSTRİSİNİN YAPISI VE DEĞER ZİNCİRİ

3.1 Dünyada Gemi Söküm Endüstrisi

3.1.1 Gemi Söküm Endüstrisinin Küresel Coğrafyası

"Hurdaya ayrılan bir geminin geri dönüştürülmek amacıyla parçalanması" (International Labour Organization [ILO], 2004, s. 1) olarak tanımlanan gemi söküm, 19. yüzyılda Birleşik Krallık'ta yapılmaya başlanmıştır (Bilir, 2019, 2020). 20. yüzyılın başlarında bu faaliyet alanına Amerika Birleşik Devletleri de (ABD) eklenmiş, böylece gemi söküm sektörü bu dönemde küresel kuzeyde yoğunlaşan bir faaliyet olarak öne çıkmıştır (Herod vd., 2013). 1960'lara kadar Almanya, İtalya, İspanya ve Hollanda gibi ülkelerin de katılımıyla gerek sökülen gemi sayısı gerekse tonaj bakımından ABD ve Avrupa, gemi sökümünün iki temel coğrafi merkezi hâline gelmiştir (Herod vd., 2013; OECD, 2019; Stuer-Lauridsen vd., 2003). Gemi söküm, bu coğrafyalarda 1960'lara dek büyük ölçekli tersanelerde, yüksek teknolojiye ve nitelikli işgücüne dayalı bir endüstriyel faaliyet olarak yürütülmüştür (Bilir, 2019, 2020).

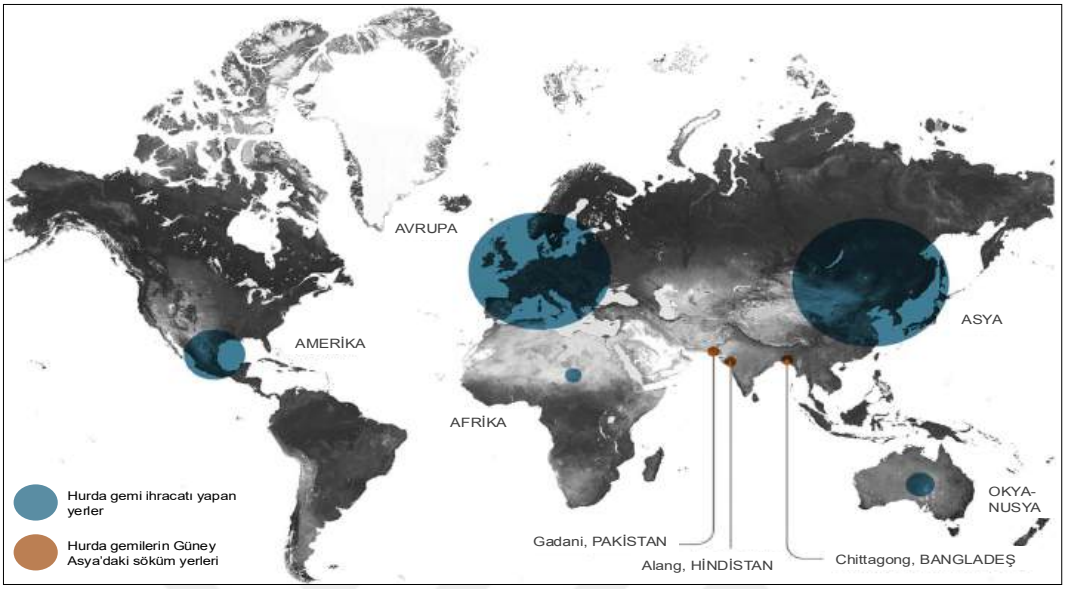
Bununla birlikte, 1960'lı ve 1970'li yıllarda gemi söküm faaliyetlerinin coğrafyasında hem işgücü maliyetlerinin düşük olduğu hem de söküm sonucu elde edilen hurda demire yönelik talebin yüksek seyrettiği ülkelere doğru bir kayma gözlenmiştir (Rahman, 2013; Stuer-Lauridsen vd., 2003). Bu dönemde Tayvan, Japonya ve Güney Kore gemi söküm endüstrisinin yeni merkezleri hâline gelmiştir (Bilir, 2019, 2020; Kaya, 2012). Özellikle Japonya, hurda demirin kalitesi nedeniyle bu malzemeyi yerel inşaat faaliyetlerinde kullanmaya başlamıştır (Stuer-Lauridsen vd., 2003).

Gemi söküm endüstrisinin coğrafyasında bir diğer önemli kayma 1980'lerin sonlarına doğru meydana gelmiştir. Bu dönemde Tayvan ve Güney Kore, küresel gemi söküm piyasasından çekilmiş (Bilir, 2019, 2020; Kaya, 2012) ve endüstri yeniden düşük maliyetli üretim alanları arayışına girmiştir. Ekonomik büyümenin etkisiyle söküm maliyetlerinin artması sonucunda, Tayvan ve Güney Kore bu süreçte gemi inşa sektörüne yönelmiştir (Bilir, 2019, 2020; Kaya, 2012). Bunun ardından, endüstrinin yeni coğrafya arayışı Güney (Bangladeş, Hindistan ve Pakistan) (Şekil 3.1), Doğu (Çin) ve Batı (Türkiye) Asya'daki gelişmekte olan ülkelerde son bulmuştur (Herod vd., 2014; Rahman, 2013). Coğrafi açıdan Asya ülkelerine doğru gerçekleşen bu yönelimin nedenleri aşağıdaki şekilde açıklamak mümkündür (Bilir, 2019, 2020; Herod vd., 2014; İZKA, 2022; Kaya, 2012; OECD, 2019; Rahman, 2013; Stuer-Lauridsen vd., 2003):

- Ekonomik neden: Endüstrinin yeni coğrafyalarında, daha önce Tayvan, Japonya ve Güney Kore örneklerinde de görüldüğü üzere, hurda demire yönelik yüksek talep ve kârlı yerel pazarlar belirleyici olmuştur.
- Maliyetle ilgili neden: Bu ülkelerde gemi söküm faaliyetlerinin genellikle altyapı veya ileri teknoloji yatırımı gerektirmeyen '*sahilde söküm (beaching)'* yöntemiyle gerçekleştirilmesi, işçilik maliyetlerinin düşük olması ve hem ulusal hem de uluslararası düzenlemelere uyum düzeyinin son derece sınırlı kalması söküm maliyetlerini önemli ölçüde azaltmaktadır.
- Coğrafi ve iklimsel neden: Bu ülkelerdeki söküm alanlarının uygun coğrafi konumları ve iklim koşulları, yıl boyunca kesintisiz gemi söküm faaliyetlerinin yürütülmesine olanak tanımaktadır.

Gemi söküm faaliyetleri, Güney Asya ülkeleri tarafından 1990'lardan itibaren yoğun bir biçimde sürdürülmeye devam ederken; zamanla küresel söküm piyasasında dalgalanmalara yol açan çeşitli gelişmeler ortaya çıkmıştır. Öncelikle, dünya ticaretindeki hızlı büyümeye paralel olarak taşımacılık ihtiyacının artması hurdaya ayrılması gereken gemilerin hizmette tutulmasına neden olmuştur (Bilir, 2019). Bu durum sonucunda, 2004–2007 yılları arasında gemi söküm hacmi (hem sökülen gemi sayısı hem de tonajı) önemli ölçüde azalmıştır (Bilir, 2020). Bu dönemde çoğunlukla küçük tonajlı gemiler sökülebilmiştir (OECD, 2019). Bu durum, küresel ekonomik krizin başlaması ve böylece söküme gönderilen gemi sayısı ile sökülen gemi başına ortalama tonajın artmasıyla 2009 yılından itibaren

tersine dönmeye başlamıştır (Bilir, 2019, 2020; OECD, 2019). Nitekim 2009–2016 yılları arasında dünyada sökülen gemilerin ortalama tonajı iki katına çıkmıştır (OECD, 2019).

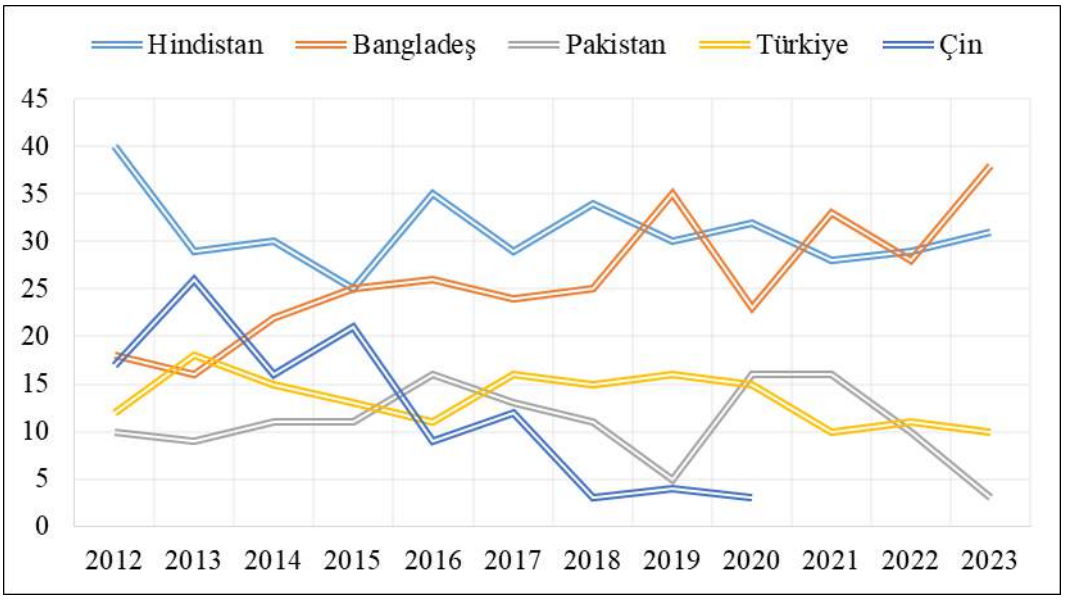


Şekil 3.1 Gemi sökümün coğrafyası (Güney Asya'daki ülkeler açısından) (NGO Shipbreaking Platform, t.y.-d)

Küresel gemi söküm piyasasının bu doğrultuda işlemeye devam ettiği dönemde, dünyanın başlıca gemi sökümcü ülkeleri arasında belirgin rol değişimleri yaşanmıştır. Öncelikle, 2003 yılında Hindistan'da gemi söküm koşullarının iyileştirilmesine yönelik alınan kararın ardından ülke zirvedeki yerini Bangladeş'e bırakmıştır (Bilir, 2019, 2020). Ardından, 2011 yılında, söküm için alınan gemilerle ilgili prosedürel sorunlar nedeniyle Bangladeş'te gemi söküm faaliyetleri durdurulmuş, bu süreçte Pakistan'ın piyasa payı artmaya başlamıştır (İMEAK DTO, 2012). 2012 yılında döviz piyasalarında ve çelik fiyatlarında yaşanan dalgalanmalar, bir yandan söküm maliyetlerini artırırken, diğer yandan bu artışın düzensiz bir biçimde seyretmesine yol açmıştır (İMEAK DTO, 2013). Aynı yıl, dünyada sökülen gemi sayısı bakımından Hindistan yeniden ilk sıraya yükselmiştir (Tablo 3.1). 2015 yılına gelindiğinde ise Bangladeş ve Hindistan arasında bir kez daha yer değişikliği yaşanmıştır. Önceki yıllara kıyasla Hindistan'daki görece düşük söküm fiyatları (İMEAK DTO, 2015) nedeniyle ülkedeki faaliyetler sınırlı düzeyde kalmış; bu dönemde, Bangladeş dünyada sökülen gemi sayısı bakımından yeniden ilk sıraya yerleşmiştir (Tablo 3.1).

Aynı dönemde, 1990'ların ortalarında %50'lik piyasa payıyla en büyük küresel gemi geri dönüşüm ülkesini temsil eden Çin'in performansı (NGO Shipbreaking Platform, t.y.-e) 2013 yılından itibaren düşmeye başlamış (Steuer vd., 2021) ve bu nedenle küresel gemi söküm piyasasındaki pozisyonu değişmiştir. Bunun en önemli sebebi, Çinli politika yapıcıların 2000'li yıllardan itibaren çevre odaklı ancak yüksek maliyetli bir strateji benimsemeleridir (Mathew, 2021). Bu tercihte özellikle Güney Asya'da düşük maliyetler ve çevresel standartlar altında faaliyet gösteren ülkelerin yarattığı uluslararası rekabet belirleyici olmuştur (Steuer vd., 2021). Başka bir etken ise, Çinli söküm işçilerinin Güney Asya'daki işçilerin aksine kötü çalışma koşullarına ve düşük ücretlere razı gelmemesi nedeniyle söküm firmalarının operasyonlarını emek tasarrufu sağlayan teknolojilerle (örn. geminin '*kuru havuz*'larda sökülmesi [dry-docking]) modernize etmek durumunda kalmalarıdır (Herod vd., 2014). Aynı dönemde, Çin'deki söküm tesisleri iç piyasadaki gemilerin sökümüne yönelik olarak 2018 yılına kadar devlet tarafından sağlanan teşviklerden yararlanmaya yönelmiştir (İMEAK DTO, 2015). Sonuç olarak, Çin'in küresel gemi söküm piyasasındaki payı 2018 yılına gelindiğinde 2012 yılına kıyasla %82 oranında azalmıştır (Tablo 3.1).

2016 yılında, Çin'in önceki yıllarda üretmeye başladığı ucuz çelik kütükler nedeniyle hurda çelik fiyatları düşmüş; bu durum, dünya genelinde gemi söküm hacminde azalmaya yol açmıştır (İMEAK DTO, 2016). Ancak Çin'in küresel gemi söküm piyasası üzerindeki bu etkisi yalnızca söz konusu yılla sınırlı kalmış, takip eden yıllarda hurda fiyatları normal seviyelerine dönmeye başlamıştır (İMEAK DTO, 2017, 2018). Küresel gemi söküm piyasası izleyen dönemde önceki yıllara kıyasla görece istikrarlı bir şekilde işlemeye devam ederken, bu kez 2020 yılında ortaya çıkan Covid-19 pandemisi hem demir-çelik sektörü hem de gemi söküm endüstrisi üzerinde olumsuz etkiler yaratmıştır (Ergün ve Bulut, 2024). Bu süreçten günümüze kadar, dünyada sökülen gemi sayısı yaklaşık %30 oranında azalmıştır (Tablo 3.1).

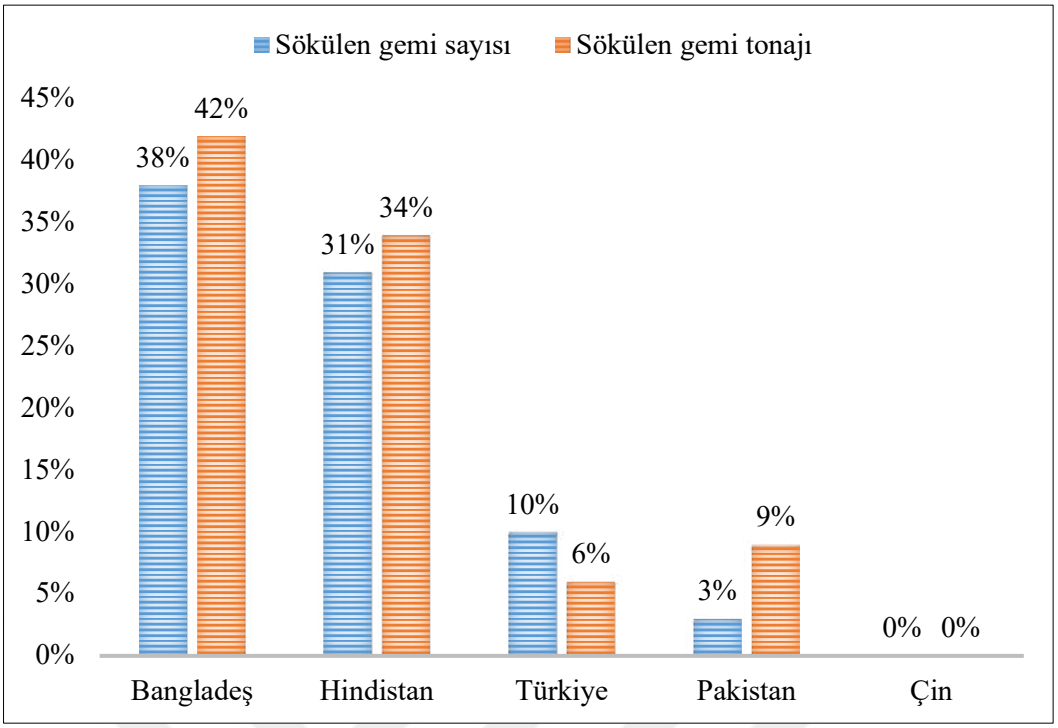


Şekil 3.2 2012-2023 yılları arasında dünyada en çok gemi söken ilk beş ülkenin sıralaması (%)

*NGO Shipbreaking Platform 2012-2023 verileri kullanılmış ve ilgili yılda dünyada sökülen toplam gemi sayısından alınan paya göre (%) araştırmacı tarafından hazırlanmıştır.

Tablo 3.1, son 10 yılda dünyada sökülen gemilerin ortalama %91'inin[2] Bangladeş, Hindistan, Türkiye, Pakistan ve Çin tarafından söküldüğünü göstermektedir. 2012 ve 2023 yılları arasındaki dönemde, bu ülkelerin dünyada en fazla gemi söken ilk beş ülkeyi temsil ettiği görülmektedir (Şekil 3.2). Aynı dönemde, Bangladeş ve Hindistan sıralamanın ilk basamağı için yarışırken; 2016 yılından itibaren Türkiye ve Pakistan sıralamanın orta basamağında Çin'den kalan yer için yarışmaya başlamıştır. Son olarak, günümüzde Bangladeş (%42), Hindistan (%34), Pakistan (%9) ve Türkiye (%6) tarafından sökülen gemilerin toplam ağırlığının dünyada sökülen toplam gemi tonajının %91'ine karşılık geldiği görülmektedir (Şekil 3.3).

[2] Bu ortalama değer yalnızca Bangladeş, Hindistan, Türkiye, Pakistan ve Çin'in dünyada sökülen gemi sayısı toplamından aldıkları paylara (%) göre hesaplanmıştır. Sökülen gemi sayısı bakımından ilk beş ülke arasına sırasıyla 2021 ve 2023 yıllarında giren Danimarka ve Endonezya (NGO Shipbreaking Platform, 2024) hesaplama dışında bırakılmıştır.



Şekil 3.3 2023[3] yılında dünyada sökülen gemi sayısı ve tonajı bakımından ilk beş ülke (%)

*NGO Shipbreaking Platform 2023 yılı verileri kullanılmış ve ilgili yılda dünyada sökülen toplam gemi sayısı ve tonajından alınan paya göre (%) araştırmacı tarafından hazırlanmıştır.

[3]2023 yılı, NGO Shipbreaking Platform tarafından sunulan veriler için güncel yılı temsil etmektedir.

Tablo 3.1 2012-2023 döneminde dünyada sökülen gemi sayısına ilişkin bilgiler

Sıra	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1	Hindistan (%40)	Hindistan (%29)	Hindistan (%30)	Bangladeş (%25)	Hindistan (%35)	Hindistan (%29)	Hindistan (%34)	Bangladeş (%35)	Hindistan (%32)	Bangladesh (%33)	Hindistan (%29)	Bangladesh (%38)
2	Bangladeş (%18)	Çin (%26)	Bangladeş (%22)	Hindistan (%25)	Bangladeş (%26)	Bangladeş (%24)	Bangladeş (%25)	Hindistan (%30)	Bangladesh (%23)	Hindistan (%28)	Bangladesh (%28)	Hindistan (%31)
3	Çin (%17)	Türkiye (%18)	Çin (%16)	Çin (%21)	Pakistan (%16)	Türkiye (%16)	Türkiye (%15)	Türkiye (%16)	Pakistan (%16)	Pakistan (%16)	Türkiye (%11)	Türkiye (%10)
4	Türkiye (%12)	Bangladeş (%16)	Türkiye (%15)	Türkiye (%13)	Türkiye (%11)	Pakistan (%13)	Pakistan (%11)	Pakistan (%5)	Türkiye (%15)	Türkiye (%10)	Pakistan (%10)	Pakistan (%3)
5	Pakistan (%10)	Pakistan (%9)	Pakistan (%11)	Pakistan (%11)	Çin (%9)	Çin (%12)	Çin (%3)	Çin (%4)	Çin (%3)	Danimarka (%2)	Çin (%3)	Endonezya (%3)
İlk beş ülkenin toplamı (%)	97%	98%	94%	95%	97%	94%	88%	90%	89%	87%	81%	82%
Dönem ortalaması	**91%**											
Dünyada sökülen toplam gemi sayısı	1253	1214	1026	769	862	835	744	674	625	763	440	445

*NGO Shipbreaking Platform 2012-2023 verileri kullanılmış ve ilgili yılda dünyada sökülen toplam gemi sayısından alınan paya göre (%) araştırmacı tarafından hazırlanmıştır.

3.1.2 Gemi Söküm Sürecinin Özellikleri

Gemi söküm faaliyeti dünyanın farklı coğrafyalarında '*sahilde söküm* (beaching)', '*kızakta söküm* (landing/slipway)', '*iskelede söküm* (along-side/pier-side dock)' ve '*kuru havuzda söküm* (dry-dock)' olmak üzere birbirinden farklı yöntemler kullanılarak gerçekleştirilmektedir (Ahammad ve Sujauddin, 2017; European Commission, 2010; ILO, 2004; Jain vd., 2016; Litehauz, 2013; OECD, 2019; Steuer vd., 2021). Bu yöntemlerin her biri aşağıda ayrı ayrı ele alınarak açıklanmıştır.

Sahilde Söküm (beaching): Diğerlerine göre daha düşük maliyetli, emek yoğun ve hem çevre hem de İSG açısından daha riskli olan sahilde söküm yöntemi, gemilerin hiçbir koruyucu önlem alınmadan doğrudan sahile alınarak sökülmesini ifade etmektedir (Jain vd., 2016). Bu yöntemde gemilerin sahile oturtulmasında denizdeki gelgitten yararlanılmaktadır (Ahammad ve Sujauddin, 2017). Başlarda Türkiye'de de uygulanan bu yöntem, bugün Güney Asya ülkeleri (Hindistan, Pakistan ve Bangladeş) tarafından kullanılmaktadır (European Comission, 2010).

Kızakta Söküm (landing/slipway): Gemilerin beton kızaklar üzerinde karada veya suda üzerlerine yerleştirilen mobil vinçler yardımıyla söküldüğü yöntemdir (Jain vd., 2016). Ayrıca, kaldırma ve kesme ekipmanlarının kullanılabilmesi için sahada geçici rıhtımlar veya iskeleler de kurulmaktadır (OECD, 2019). Sahilde söküm yöntemine göre hem çevre hem de İSG açısından daha güvenilir olan bu yöntem, sadece Türkiye'de uygulanmaktadır (Litehauz, 2013).

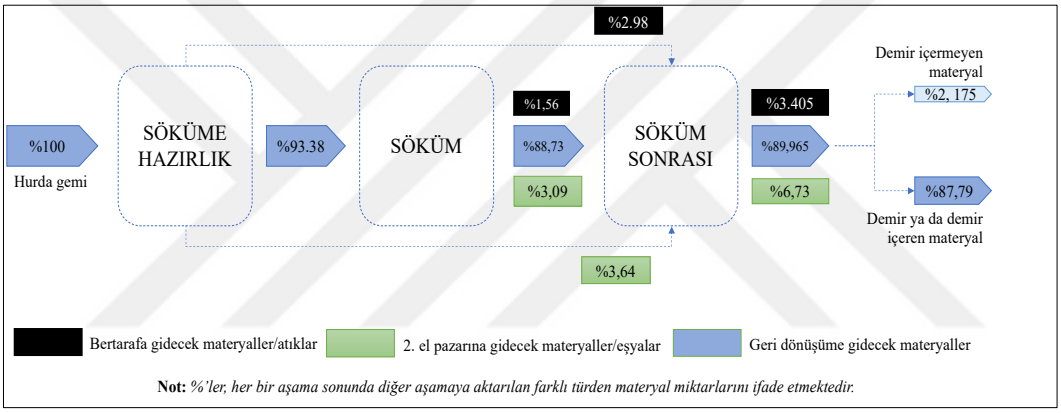
İskelede Söküm (along-side/pier-side dock): Geminin sakin sularda bir iskele ya da rıhtıma sabitlenerek söküldüğü bu yöntem Çin, Türkiye, AB ülkeleri ve ABD'de uygulanmaktadır (OECD, 2019; Steuer vd., 2021). Bu yöntemde, gemi önce vinçler yardımıyla parçalara ayrılmakta ve ardından bu parçalar son kesim işlemleri için (eğer varsa) kuru havuza gönderilmektedir (OECD, 2019).

Kuru Havuzda Söküm (dry-dock): Diğerlerine göre daha teknoloji yoğun olan bu yöntem, geminin içerisindeki kirli suyun boşaltılabileceği bir kuru havuza alınarak sökülmesini ifade etmektedir (Jain vd., 2016; Litehauz, 2013). Kuru havuzda söküm, gemideki yakıtın toprağa ve suya sızmaması için bariyerlerin kullanılması, atık suyun bir havuza toplanabilmesine izin vermesi, asbestin gemiden sökülmesi ve uygun yöntemlerle depolanmasına ilişkin kurulumları içermesi ve tüm tehlikeli sıvıların kanallar aracılığıyla toplanarak söküm

sahasından uzaklaştırılmasına olanak vermesi bakımından diğer yöntemlere göre daha güvenilirdir (Steuer vd., 2021). Ancak, kuru havuzun inşası ve bakımı görece yüksek maliyetli olduğundan bu yöntem dünya genelinde gemi sökümde nadiren (Avrupa'nın bazı yerleri ve İngiltere tarafından) kullanılmaktadır (OECD, 2019).

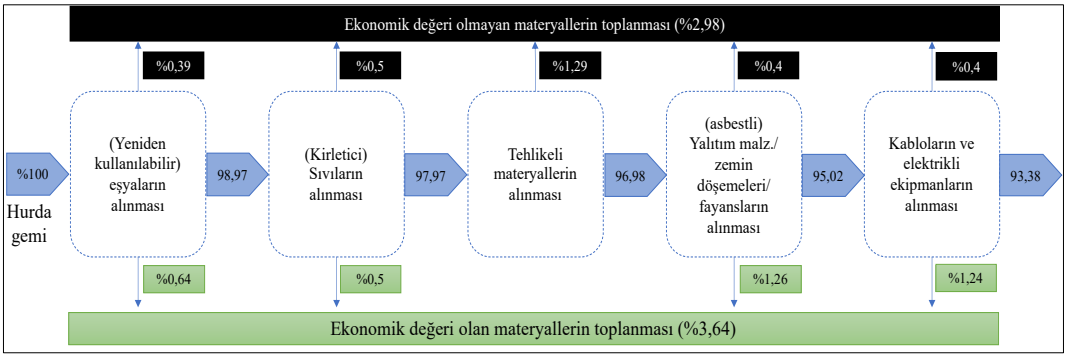
3.1.2.1 Gemi Sökümün Aşamaları

Önceki bölümde belirtildiği üzere, çeşitli yöntemlerle gerçekleştirilebilen gemi söküm faaliyeti her biri kendi içinde bir dönüşüm sürecini barındıran üç temel aşamadan oluşmaktadır (Şekil 3.4): ömrünü tamamlamış bir geminin *söküme hazırlanması* (pre-cutting), *sökülmesi* (cutting) ve *söküm sonunda elde edilen malzemelerin* ilgili piyasalara (yeniden kullanım ve geri dönüşüm) ya da bertarafa gönderilmek üzere *sınıflanması ve depolanması* (post-cutting).



Şekil 3.4 Gemi sökümün temel aşamaları ve farklı türden malzeme akışları (Jain vd., 2016, s. 5)

Söküme Hazırlık Aşaması: Bu aşama, sırasıyla şu adımları içermektedir (Hiremath vd., 2014; Hsuan ve Parisi, 2020; Jain vd., 2016): hurda geminin gemi komisyoncusundan, *nakit/peşin alıcılardan* (cash buyers) veya doğrudan armatörden alınması; satın alınan geminin söküm alanına yanaştırılması; geminin atık envanter raporunun kontrol edilmesi ve ilgili yerel otoritelerden söküm izni alınması; gemi bir yandan kirleticilerinden arındırılırken, diğer yandan yeniden kullanılabilir eşya ve materyallerin gemiden alınması (Şekil 3.5).



Şekil 3.5 Söküme hazırlık aşamasında gemiden alınan eşya, ekipman ve kirletici materyaller (Jain vd., 2016, s. 5)

Söküme hazırlık aşamasının son adımında gemiden alınan yeniden kullanılabilir eşyalar ile kastedilen gemi mobilyaları, can kurtarma ekipmanları (SOLAS gereçleri), elektrikli cihazlar, ofis ve garaj ekipmanları, mutfak, banyo ve tuvalet malzemeleri ile iletişim cihazlarıdır (Tablo 3.2). Kirleticiler ile kastedilen ise atık yağ, hidrolik yağ, madeni yağ, akaryakıt, sintine suyu (kirli su), kanalizasyon atıkları, asbest[4], PCB[5] (poliklorlu bifenil), TBT[6] (tributiltin) ve PAH (Polisiklik Aromatik Hidrokarbon) gibi ozon tabakasını incelten maddeler ve ağır metallerdir (kadmiyum, kurşun, krom ve bakır) (DNV, 2020; Du vd., 2018). Ayrıca, söküme hazırlık aşamasında geminin asbest içeren kısımlarının sökümü asbest söküm uzmanları tarafından gerçekleştirilmektedir (Hiremath vd., 2014; Rahman vd., 2021). Bu esnada hem asbest söküm uzmanı hem de diğer işçiler gerekli İSG önlemlerini almakla yükümlüdür (DNV, 2020).

[4] Gemilerde termal yalıtım yapılan yerlerde ve yüzey kaplamalarında bulunmaktadır (Rahman, 2013). Kısa vadede solunum yolu rahatsızlıklarına; uzun vadede ise (10-50 yıl içinde) asbestozis, akciğer kanseri, mezotelyama gibi hastalıklara neden olmaktadır (National Institute for Occupational Safety and Health, t.y.; World Health Organization, 2024; American Cancer Society. t.y.)

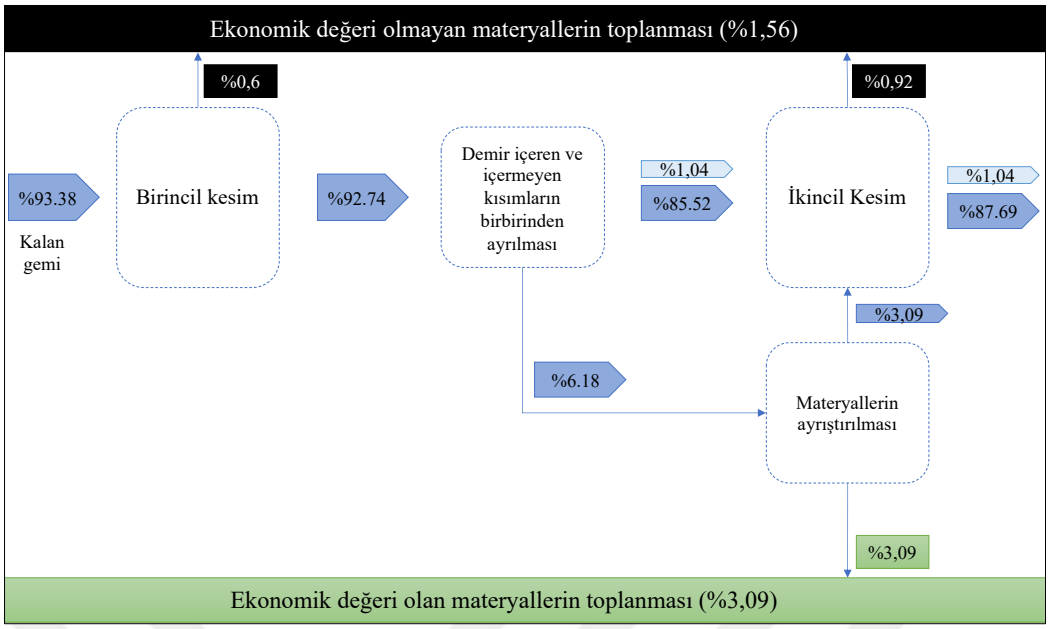
[5] Gemide hem sıvı hem de katı halde bulunan PCB'lerin, bağışıklık ve üreme sistemi ile endokrin sistem üzerinde ciddi olumsuz etkileri vardır (Rahman, 2013).

[6] Gemilerin dış gövdelerini kaplayan yosun önleyici boyalarda bulunan TBT'ler, suda yaşayan organizmalarda ciddi üreme kusurlarına neden olan endokrin bozucu kimyasallar olma özelliği taşımaktadır (Rahman, 2013).

Tablo 3.2 Söküme hazırlık aşamasında gemiden alınan yeniden kullanılabilir eşya ve ekipmanlar (Hiremath vd., 2014, s. 526)

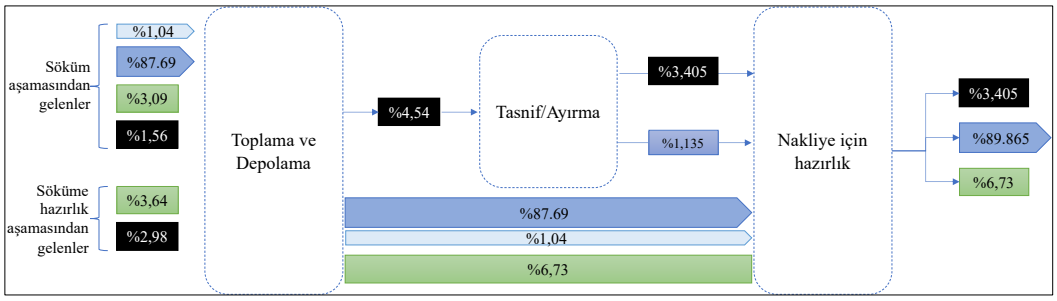
Gemi mobilyaları	Dolaplar, sandalyeler, masalar, yataklar, aynalar, oturma grupları, tabureler, banklar.
Can kurtarma ekipmanları	Can simidi, can yelekleri, can salı, can botları, yangın söndürücüler, yangın söndürme üniformaları.
Elektrikli cihazlar	Kumaş-yelken kurutucuları, su pompaları, kaynak makineleri, gazlı kesiciler, su kazanları, elektrik kabini, fanlar, kauçuk borular, mil yatakları, egzoz fanları, klima odası ve televizyonlar.
Ofis ekipmanları	Bilgisayarlar, faks makineleri, duvar saati, dürbünler, elektronik hesap makineleri, plak çalarlar, elektrikli süpürgeler, hesap makineleri ve projektörler.
Genel bakım ve montaj malzemeleri	Cıvatalar, somunlar, vidalar, gemi kütükleri, polipropilen halatlar, çelik tel halatlar, fırçalar, boya temizleme sıyırıcıları, asbestli ambalajlar ve torna makineleri.
Mutfak malzemeleri	Bulaşık makinesi, elektrikli ısıtıcı, buzdolabı, çamaşır makineleri, derin dondurucular, su soğutucuları.
Banyo ve tuvalet malzemeleri	Pisuarlar, küvetler, lavabolar, komodinler/dolaplar, plastik kovalar.
İletişim cihazları	Dahili telefon ve diğer telefonlar, hoparlörler, sis düdüğü, barometreler, yağ sinyal lambaları, deniz pusulası.

Söküm Aşaması: Gemi gövdesinin küçük parçalar halinde kesildiği aşamadır. Bu aşama, birincil ve ikincil kesim olmak üzere iki adımdan oluşmaktadır (Şekil 3.6). İlk adımda, gemi gövdesi bloklar halinde kesilmekte ve demir içermeyen kısımlar (alüminyum, bakır ve pirinç) demir bloklardan ayrılmaktadır (Jain vd., 2016). İkinci adımda ise, geminin hem demir hem de demir içermeyen kısımları taşınıp nakliye araçlarına yüklenebilecekleri daha küçük parçalara ayrılmaktadır (elleçleme) (DNV, 2020). Her iki adımda görev alan işçileri kesiciler, çıraklar, taşıyıcılar, elleçleyiciler ve saha formenleri olarak gruplandırmak mümkündür (Hossain ve Islam, 2006).



Şekil 3.6 Söküm aşaması ve adımları (Jain vd., 2016, s. 6)

Söküm Sonrası Aşama: Hem söküme hazırlık hem de söküm aşamalarından gelen malzeme, ekipman ve eşyaların toplanıp sınıflandırıldığı ve nakliye için hazırlandığı aşamadır (Şekil 3.7). Bu malzeme, ekipman veya eşyalar *ergitilmek üzere haddehanelere gönderilecek olan hurda demir* (re-melting scrap), *doğrudan demir-çelik tesislerine gönderilecek olan hurda demir* (re-rollable ferrous scrap), *ilgili işleme süreçlerine aktarılacak olan demir-dışı metaller* (non-ferrous scraps), geri dönüşüme gönderilecek olan malzeme ve materyaller, ikinci el ürün piyasalarına gönderilecek malzeme, ekipman ve eşyalar ile bertarafa gönderilecek maddelerdir (Choi vd., 2016; Hiremath vd., 2014; Jain vd., 2016).



Şekil 3.7 Söküm sonrası aşama ve adımları (Jain vd., 2016, s. 7)

3.1.2.2 Gemi Sökümde Artı Değerin Yaratılması

Hurda veya ekonomik ömrünü tamamlamış malların (gemiler, otomobiller, e-atıklar, kullanılmış giysiler vb. gibi) söküldüğü veya ayrıştırıldığı endüstrilerde artı değer bu süreçlerde elde edilen malzeme ve eşyaları onararak, yenileyerek veya

yeniden üreterek dolaşıma kazandıran aktörler aracılığıyla oluşmaktadır (Crang vd., 2012; Gregson vd., 2010, 2011; Lepawsky ve Billah, 2011; Wang vd., 2021; Wong, 2022). Bu bağlamda Gregson vd. (2010), Bangladeş'teki gemi söküm faaliyetleri sonrasında ortaya çıkan artı değerin gemi söküm mobilyalarını toplayıp yeniden işleyerek ikinci el veya sıfır ürün piyasalarına aktaran yan sanayiciler tarafından yaratıldığını ortaya koymuştur. Önceleri, gemi söküm mobilyalarını onarıp yalnızca ikinci el mobilya piyasasına sunan yan sanayiciler zamanla mobilyalara yeni tasarımlar ekleyerek 'Mock Otobi' markasını yaratmıştır. Kalitesi ve özgün tasarımlarıyla öne çıkan bu marka sayesinde yan sanayiciler sıfır mobilyalar satmaya başlamış ve uluslararası piyasalarda oldukça rekabetçi bir konuma gelmişlerdir (Gregson vd., 2010).

Gregson vd. (2011), Bangladeş'in aynı bölgesinde gerçekleştirilen söküm faaliyetleriyle yalnızca gemi mobilyalarından değil; aynı zamanda hurda demir ve gemi makinelerinin toplanarak haddehanelere veya ikinci el piyasalara gönderilmesi yoluyla da artı değer üretildiğini belirtmiştir. Bunlara ek olarak, haddehanelerde işlenen hurda demirin birincil pazarı inşaat sektörü olmakta ve böylece ikincil bir artı değer yaratım süreci ortaya çıkmaktadır. Son olarak, özellikle BMW, Daihatsu ve Caterpillar gibi markalara ait gemi makine ve ekipmanları (kompresör, jeneratör, motor, aks, miller vb. gibi) yüksek maliyetli teknolojik ürünlerde ithalat bağımlı olan Bangladeş'te oldukça rağbet görmektedir (Gregson vd., 2011).

Crang vd. (2012) kullanılmış giysiler ve hurdaya ayrılmış gemilerin geri dönüşümünde artı değerin yalnızca fiziksel işlemlerle değil; aynı zamanda bu malları küresel geri dönüşüm ağlarına entegre eden aracı aktörlerin faaliyetleriyle de üretildiğini göstermiştir. Bu bağlamda, kullanılmış giysiler açısından artı değer bunları alıp çeşitli ülkelerdeki tüketici pazarlarıyla buluşturan 'uluslararası toptancılar' tarafından yaratılmaktadır. Burada toptancı aktörlerin faillikleri üç unsura bağlıdır: hangi ülkeye ne göndereceklerini bilmelerine, yani en iyi eşleşmeyi yapabilme becerilerine; Afrika'daki satış tezgahlarından Hindistan'daki kumaş işletmelerine kadar pazardaki farklı türden aktörlere ilişkin bilgi birikimlerine; bu aktörlerle aralarında kurdukları güven ilişkilerine (Crang vd., 2012). Kullanım ömrünü tamamlamış gemiler açısından ise artı değer gemiyi alıp onu en uygun söküm firmasıyla buluşturan nakit alıcılar tarafından üretilmektedir. Bu aktörlerin

faillikleri ise yerel aktörler (söküm firmaları) için küresel prosedürel işlemleri tamamlayabilme konusundaki uzmanlıklarına; söküm firmalarının taleplerine ilişkin bilgilerine ve bu doğrultuda gemiye değer biçme becerilerine; küresel hurda gemi piyasasına yani hurda gemilerin satıcıları ve alıcılarına ilişkin bilgilerine bağlıdır (Crang vd., 2012).

3.1.2.3 Gemi Sökümün Çevre ve İSG Üzerindeki Etkileri

Gemi söküm faaliyetinin icra edildiği coğrafyaları zamanla çevre kirliliği ve işçi ölümleriyle anılan yerlere dönüştürdüğüne ilişkin literatürde çok sayıda kanıt bulunmaktadır. Gemi sökümü yarı-çevre ülkelerin faaliyetin sonuçlarıyla boğuşmak zorunda bırakıldıkları bir ekonomik süreç olarak ele alan Frey (2015), bu ülkelerin ortaya çıkan atıkla ilgili riski yönetme becerisine sahip olmamalarından ötürü çok ciddi çevresel zararlara maruz kadıklarını ifade etmiştir. Örneğin, Güney Asya ülkelerinde gemiler söküm öncesi aşamada arındırmaya tabii tutulmadıklarından kirleticiler malzemelere bulaş bir şekilde sonraki aşamalara aktarılmaktadır (Yujuico, 2014). Bu da, kirleticilerin havaya, suya ve toprağa sızmasına neden olmaktadır. Söküm yerleri ve yakın çevresi başta asbest, PCB, TBT ve ağır metaller olmak üzere sökümle ortaya çıkan kirleticilere maruz kalmaktadır (Rahman ve Mayer, 2016; Yujuico, 2014). Bu durum iklim değişikliği, deniz seviyesinin yükselmesi, biyolojik çeşitliliğin azalması ve başta balıkçılık olmak üzere insanların geçim kaynaklarının yok olmasına neden olmaktadır (Rahman, 2013; Yujuico, 2014). Benzer şekilde, gemi sökümün bu ülkelerde İSG üzerindeki etkileri ise aşağıdaki gibidir:

- Gemilerin söküm öncesinde ya da söküme hazırlık aşamasında arındırmaya tabii tutulmaması, çevrenin olduğu kadar işçilerin de kirletici maddelere maruz kalmalarına neden olmaktadır (Yujuico, 2014).
- Sahilde söküm (beaching) yöntemiyle gerçekleştirilen gemi söküm süreci mekanizasyondan ziyade insan gücüne dayandığından yaralanma ve ölüm olasılıkları artmaktadır (Tanha vd., 2022; Yujuico, 2014).
- Gemi gövdesinin kesiminde kullanılan gazlı meşale veya oksijen lambası gibi ekipmanlar, yanıcı maddeleri ateşlemekte ve sık sık patlamalar meydana gelmektedir (Yujuico, 2014).

- Gemiden kesilen parçaların söküm sahasına taşınmasında büyük oranda yerçekimi kuvvetine güvenildiğinden yüksekten düşme ya da parça altında kalma nedeniyle yaralanma veya ölümle sonuçlanan çok sayıda kaza meydana gelmektedir (Kutub vd., 2017).
- İşçiler söküm boyunca kişisel koruyucu donanım (KKD) kullanmak gibi en temel iş sağlığı ve güvenliği önlemine dahi dikkat etmeden çalıştığından yaralanma ya da tehlikeli maddelere maruz kalma olasılıkları artmaktadır (Frey, 2015; Yujuico, 2014).
- Hem mesai saatlerinde hem de mesai saatleri dışında (gece ve hafta sonu çalışma) oldukça hızlı ve neredeyse ara vermeden gerçekleştirilen söküm faaliyetleri nedeniyle işçilerin dikkat düzeyi düşmekte ve bu da onları kazalara daha açık hale getirmektedir (Frey, 2015; Kutub vd., 2017).

Sonuç olarak NGO Shipbreaking Platform'un yayınladığı verilere göre 2009 yılından bugüne Chittagong (Bangladeş), Alang (Hindistan) ve Gadani'de (Pakistan) toplam 8221 adet gemi sökülürken; 412 yaralanma ve 449 ölüm vakası meydana gelmiştir (NGO Shipbreaking Platform, t.y.-d).

3.1.3 Gemi Söküm Endüstrisinin Uluslararası ve Bölgesel Düzenleyici Çerçevesi

Gemi sökümün tüm aşamaları uluslararası ve bölgesel düzenlemelere tabidir (Şekil 3.8). Bu kapsamda, gemi söküm endüstrisini uluslararası ve bölgesel düzeyde şekillendiren en önemli düzenlemeler sırasıyla Basel Sözleşmesi, Hong Kong Sözleşmesi ve AB Gemi Geri Dönüşüm (G.G.D.) Yönetmeliği'dir.

Basel Sözleşmesi: Tehlikeli atıkların sınır ötesi taşınımını ve bertarafını düzenlemeyi amaçlayan Basel Sözleşmesi UNEP öncülüğünde hazırlanmış ve 1989 yılında kabul edilmiştir (Baş, 2023; OECD, 2019). 1992 yılında yürürlüğe giren Basel Sözleşmesi kapsamında, hurda gemiler asbest, PCB, PAH ve atık yağlar gibi maddeleri barındırdıkları için tehlikeli atık olarak değerlendirilmiştir (OECD, 2019). Bu nedenle, sözleşmede ömrünü tamamlamış gemiler de dahil olmak üzere, tehlikeli atıkların uluslararası dolaşımı ve bertarafına ilişkin alınması gereken önlemler şu şekilde belirtilmiştir (UNEP, 1989):

- Tehlikeli atığı ithal eden ülkeler tarafından söz konusu atığın taşınması, yönetimi (geri kazanımı) ve bertarafı süreçlerinin çevreye ve insan sağlığına duyarlı bir şekilde yürütülmesinin güvence altına alınması,
- Aynı ülkeler tarafından tehlikeli atıkların geri kazanımı sonucunda ortaya çıkan maddelerin güvenli bir şekilde bertarafının yapılabileceği uygun tesislerin kurulması,
- Bu ülkeler tarafından tehlikeli atıkların bertarafı sırasında ortaya çıkabilecek çevre ve İSG risklerini en aza indirmeye yönelik önlemlerin alınması.

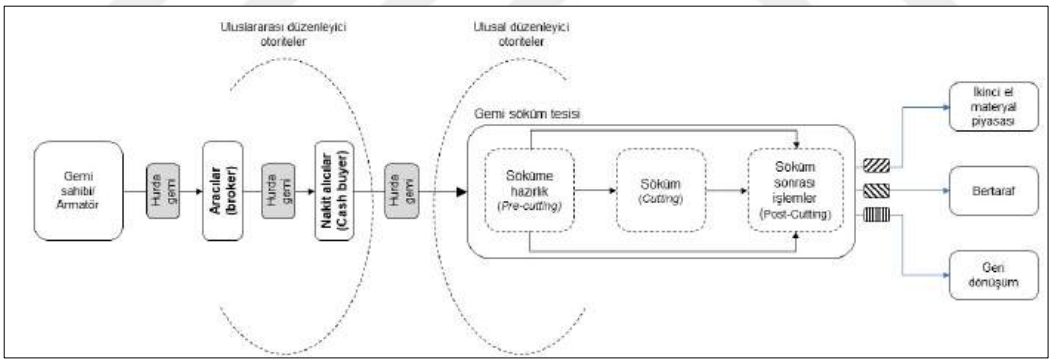
Bu bağlamda**,** tehlikeli atıkları ihraç eden ülkelerin en önemli yükümlülüğü ise belirtilen sorumlulukları yerine getirmeyen ülkelere tehlikeli atık gönderimini durdurmaktır (Kaya, 2012).

Hong Kong Sözleşmesi: IMO tarafından 2009 yılında kabul edilen *Gemi Geri Dönüşümüne İlişkin Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi*, gemilerin güvenli ve çevreye duyarlı bir şekilde geri kazanılmasını sağlamak amacıyla belirli kurallar ortaya koymuştur. Bu kurallar aşağıdaki gibidir (IMO, 2009):

- Hurda gemilerin tehlikeli madde envanterleri hazırlanmalı ve gerektiğinde düzenli olarak güncellenmelidir.
- Bayrak devletleri**,** hurda gemilerin yalnızca sözleşme hükümlerine uygun biçimde yetkilendirilmiş geri kazanım tesislerinde sökületeceğinden emin olmalıdır. Ayrıca gemi sahipleri, geri kazanım planının hazırlanabilmesi için gerekli tüm teknik ve operasyonel bilgileri yetkili geri kazanım tesisine iletmelidir.
- Hurda gemiyi devralan geri kazanım tesisleri**,** geminin kim tarafından, hangi yöntemlerle ve hangi süre içerisinde sökületeceğini gösteren ayrıntılı bir geri kazanım planı hazırlamalıdır.
- Alıcı ülke**,** geminin geri kazanımı (söküm) **ve** tehlikeli atıkların bertarafı aşamalarında çevre ve İSG risklerini en aza indirecek önlemleri almalıdır.

AB Gemi Geri Dönüşüm (G.G.D.) Yönetmeliği ve Avrupa G.G.D. Tesisleri Uygulaması: Hong Kong Sözleşmesi'nin hem AB ülkeleri hem de üçüncü ülkeler tarafından olabildiğince erken kabul edilmesini hedefleyen AB G.G.D.

Yönetmeliği, 2013 yılında yürürlüğe girmiş ve bu yönetmelik kapsamında, 2018 yılından itibaren uygulanacak olan liste uygulaması bildirilmiştir (European Commission, t.y.). Yönetmeliğin temel amacı, AB bayraklı gemilerin geri kazanımı sürecinde ortaya çıkabilecek çevre ve İSG ihlallerini önlemektir (Baş, 2023). Bu bağlamda, yönetmelikte gemilerin inşa sürecinde tehlikeli maddelerin kullanımının yasaklanmasından gemilerin geri kazanımı ve bertarafı da dahil olmak üzere ilgili tüm aşamalarda alınması gereken önlemler kapsamlı bir biçimde ele alınmıştır (European Parliament ve Council of the European Union, 2013). Söz konusu önlemler, dayanağını hem Hong Kong Sözleşmesi'nden hem de ILO tarafından 2004 yılında yayınlanan 'Asya ülkeleri ve Türkiye için Güvenli ve Sağlıklı Gemi Söküm Rehberi'nden almıştır (OECD, 2019). Yönetmelikle birlikte yürürlüğe giren AB Listesi uygulaması ise, AB bayrağı taşıyan gemilerin yalnızca bu listede yer alan ve Avrupa Komisyonu tarafından onaylanmış geri dönüşüm tesislerinde sökülmesini zorunlu kılmaktadır (BIMCO, 2022). Günümüzde AB G.G.D. Listesi'nde 11'i Türkiye'de, ikisi Birleşik Krallık'ta ve biri ABD'de olmak üzere üçüncü ülkelerden toplam 14 gemi geri dönüşüm (söküm) tesisi bulunmaktadır (European Commission, 2025).



Şekil 3.8 Gemi sökümün değer zinciri

*Hiremath vd., (2014), Hsuan ve Parisi (2020) ve Jain vd.'den (2016) yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

3.2 Türk Gemi Söküm Endüstrisi

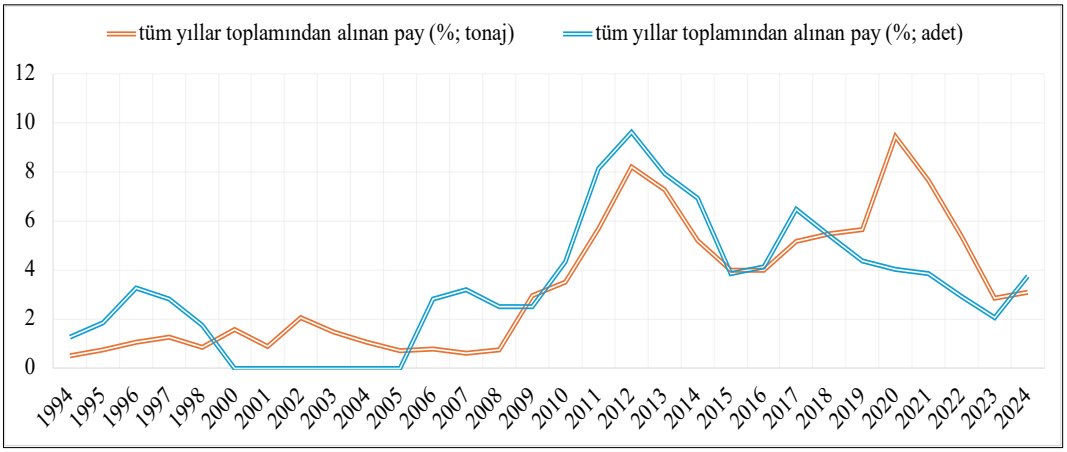
3.2.1 Türk Gemi Söküm Endüstrisinin Temel Özellikleri

Türkiye'de gemi söküm faaliyetleri 1920 yılında Haliç'te (İstanbul) başlamıştır. Türk gemi söküm endüstrisi, 1970'lerin ortalarına kadar Haliç kıyılarında gemi inşa ve bakım-onarım sektörleriyle birlikte varlığını sürdürmüş; ancak İstanbul'da hızla

artan kentleşme ve çevre sorunları nedeniyle 1974 yılında İzmir'in Aliağa ilçesine taşınmıştır (Bilir, 2020; Öndeş, 2017; Özer, 2005). Haliç'in ardından Türkiye'de gemi söküm faaliyetlerinin yürütüldüğü tek merkez olan Aliağa'da söküm çalışmaları 1977 yılında başlamıştır. Başlangıç yılından 1984 yılına kadar Türkiye'nin söküm hacmi düşük seviyelerde seyretmiştir (Bilir, 2019). Ancak, 1984 yılında Aliağa'daki söküm firmalarına hurda ithal izni verilmesiyle birlikte sökülen gemi sayısı ve tonajı zamanla artış göstermeye başlamıştır (Bilir, 2020). Bu esnada hem küresel ekonomik dalgalanmalar hem de demir-çelik endüstrisinde yaşanan krizler nedeniyle 1988 yılında sökülen gemi sayısında geçici bir düşüş yaşanmış olsa da (Devlet Planlama Teşkilatı [DPT], 2001a); 1990'lara kadar genel eğilim olarak söküm hacmindeki artış devam etmiştir.

2000'li yıllara gelindiğinde, 2002-2005 döneminde dünya genelinde navlun ücretlerinde (gemilerin taşınma bedeli) yaşanan artış gemi sahiplerinin gemilerini hurdaya çıkarmak yerine işletmeye devam etmelerine yol açmıştır (Neşer vd., 2008). Bu eğilim hem Aliağa'da hem de dünya genelinde gemi söküm hacminin azalmasına neden olmuştur (Bilir, 2019, 2020) (Şekil 3.9). 2008 küresel ekonomik krizi sonrasında ise, navlun fiyatlarının yeniden düşmesiyle birlikte özellikle 2009-2012 yılları arasında Türkiye'de sökülen gemi sayısında artış yaşanmıştır (İMEAK DTO, 2013) (Şekil 3.9).

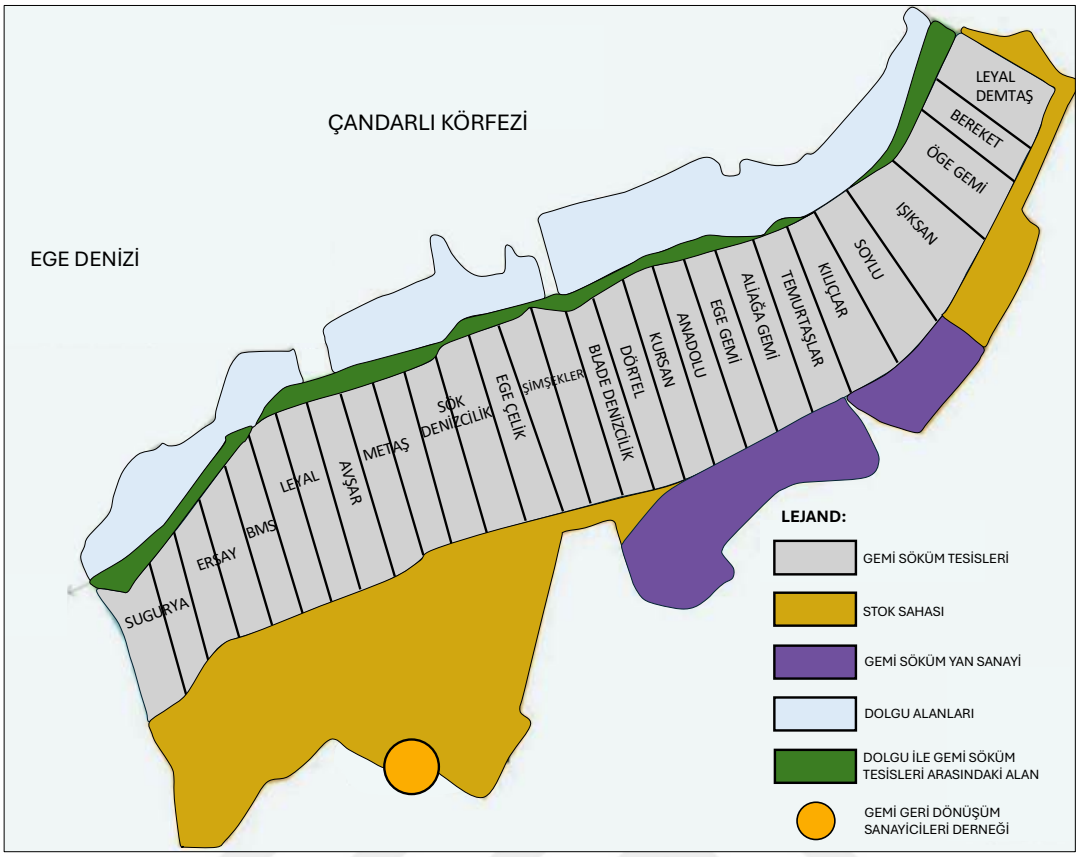
2015 yılından itibaren petrol fiyatlarındaki düşüş, dünya genelinde söküme gönderilen petrol platformu sayısının artmasına yol açmıştır (Bilir, 2019, 2020). Bu artış eğilimi, 2020 yılındaki Covid-19 pandemisine kadar sürmüş ve 2015-2019 döneminde Aliağa söz konusu platformların sökümü için cazip bir yer haline gelmiştir (İMEAK DTO, 2019). Pandemi döneminde ise, Aliağa'da sökülen gemi tonajında keskin bir düşüş yaşanmış (Şekil 3.9); pandemi öncesi dönemden farklı olarak sökülen gemilerin büyük çoğunluğunu kruvaziyer (yolcu) gemiler oluşturmuştur (MarineDeal, 2020). Bunun temel nedeni, salgın nedeniyle sefer yapamayan gemilerinin artan işletme maliyetlerini karşılamakta zorlanan kruvaziyer gemi sahiplerinin gemilerini Avrupa G.G.D. Listesi'nde yer alan Aliağa'daki firmalara göndermeyi tercih etmeleri olmuştur (İZKA, 2022).



Şekil 3.9 Aliağa gemi söküm sanayi bölgesinde sökülen gemi tonajı ve sayısının yıllara göre değişimi (DPT, 2001; İMEAK DTO, 2013; Mikelis, 2010, aktaran Kaya, 2012; Türkiye Cumhuriyeti [T.C.] Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB], t.y.-a)

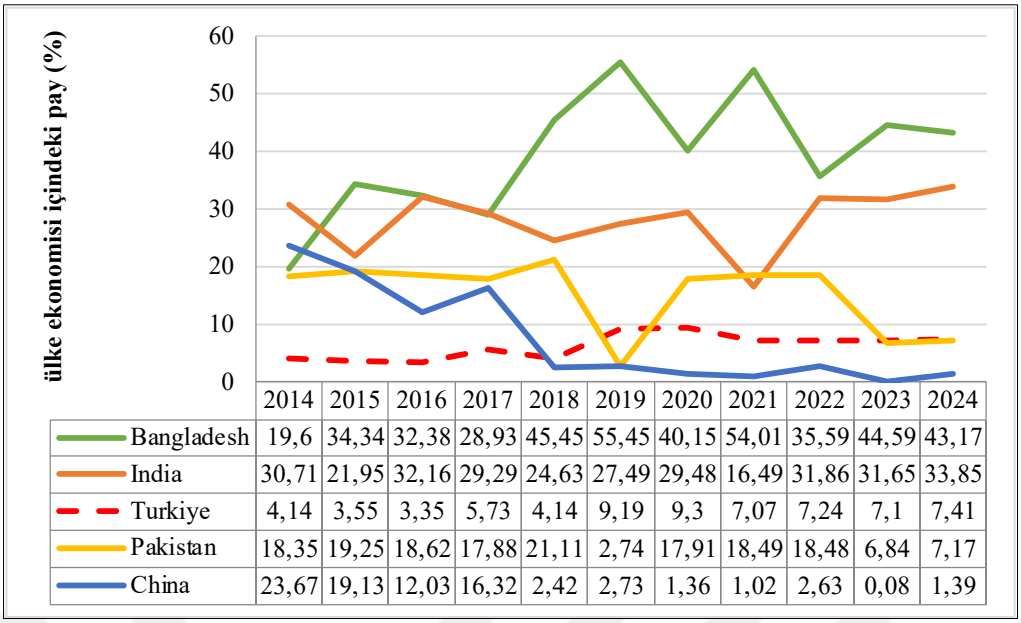
*Sökülen gemi tonajı açısından 1994-1998 yıllarına ait veriler DPT'den (2001a), 2000-2008 yıllarına ait veriler Mikelis'ten (2010; aktaran Kaya, 2012) ve 2009-2024 yıllarına ait veriler ise T.C. UAB'den (t.y.-a) alınmıştır.
*Sökülen gemi sayısı açısından ise 1994-1998 yıllarına ait veriler DPT'den (2001a), 2006-2008 yıllarına ait veriler İMEAK DTO'dan (2013) ve 2009-2024 yıllarına ait veriler ise T.C. UAB'den (t.y.-a) alınmıştır.
*Hem sökülen gemi tonajına hem de sökülen gemi sayısına ilişkin 1999 yılı verilerine ulaşılamamıştır.
*2000-2005 yılları arasındaki sökülen gemi sayısına ilişkin verilere ulaşılamamıştır.

Günümüzde Aliağa gemi söküm sanayi bölgesinde yer alan 28 parselde faaliyet gösteren 22 firma ile Türkiye (Şekil 3.10), dünyada en çok gemi söken beş ülke arasında Bangladeş ve Hindistan'dan sonra üçüncü sırada yer almaktadır (NGO Shipbreaking Platform, 2023a). Dünya genelinde sökülen gemi tonajı bakımından ise, ilk beş ülke arasında Bangladeş, Hindistan ve Pakistan'ın ardından dördüncü sırada gelmektedir (NGO Shipbreaking Platform, 2023a). Bunun yanı sıra, Avrupa G.G.D. Listesi'nde yer alan 11 gemi söküm firması ile Türkiye (European Commission, 2024), dünyada en fazla AB bayraklı gemi söken ülkeler arasında ilk sırada bulunmaktadır (NGO Shipbreaking Platform, 2023a). Akdeniz havzasında gemi söküm yapan tek ülke olması ve Avrupa'ya olan yakınlığı Türkiye'nin Avrupa hurda gemi pazarındaki avantajlı konumunu sürdürmesini sağlamaktadır (İMEAK DTO, 2016, 2024). Bunlara ek olarak, son yıllarda firmaların AB bayraklı gemileri sökme yetkisi olan tesisler listesine girme yönündeki girişimleri endüstrideki çevre ve İSG önlemlerinin daha ileri bir düzeye taşınmasını sağlamıştır.



Şekil 3.10 Gemi sökümün Aliağa'daki (İzmir) organizasyonel alanı (T.C. UAB, t.y-b)

Aliağa Gemi Söküm Sanayi Bölgesi'nde yürütülen faaliyetlerin Türkiye ekonomisi içindeki payı 2024 yılı itibariyle %7,4'tür (Şekil 3.11). Son on yılda gemi söküm sektörünün ulusal ekonomi içerisindeki payı yaklaşık %80 oranında artış göstermiştir. Bu artış oranı, Türkiye'yi gemi söküm faaliyetlerinin ülke ekonomisindeki payının yükseldiği üç ülke arasında Bangladeş'in ardından ikinci sıraya yerleştirmektedir. Bununla birlikte, gemi söküm faaliyetlerinin ülke ekonomisine katkısı üç temel başlık altında değerlendirilmektedir (DPT, 2001a): demir-çelik üretiminde kullanılan hurda demir aracılığıyla hammadde ihtiyacının karşılanması, katma değer yaratılması ve istihdam olanaklarının sağlanması.



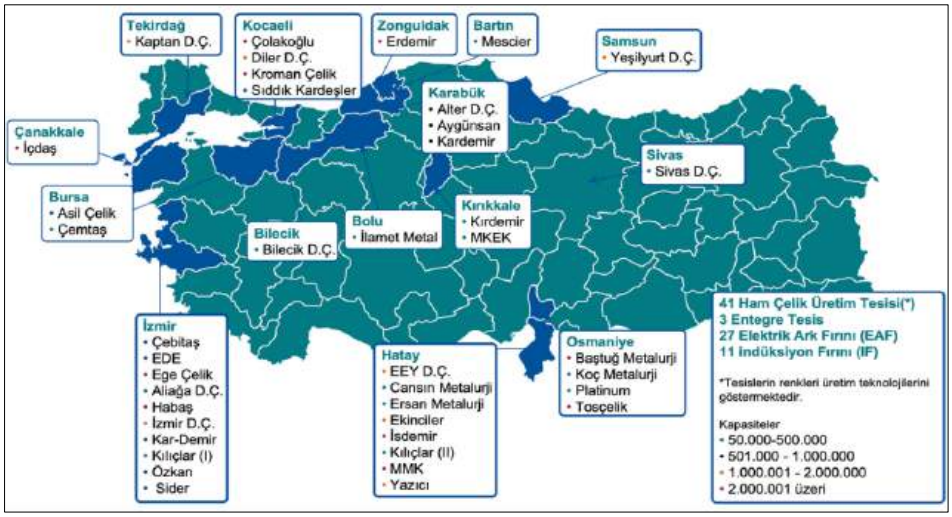
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bangladesh	19,6	34,34	32,38	28,93	45,45	55,45	40,15	54,01	35,59	44,59	43,17
India	30,71	21,95	32,16	29,29	24,63	27,49	29,48	16,49	31,86	31,65	33,85
Turkiye	4,14	3,55	3,35	5,73	4,14	9,19	9,3	7,07	7,24	7,1	7,41
Pakistan	18,35	19,25	18,62	17,88	21,11	2,74	17,91	18,49	18,48	6,84	7,17
China	23,67	19,13	12,03	16,32	2,42	2,73	1,36	1,02	2,63	0,08	1,39

Şekil 3.11 Gemi sökümün ülke ekonomisi içindeki payının yıllara göre değişimi

*UNCTAD'ın (t.y.) 2014-2024 yıllarına ait verilerinden yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

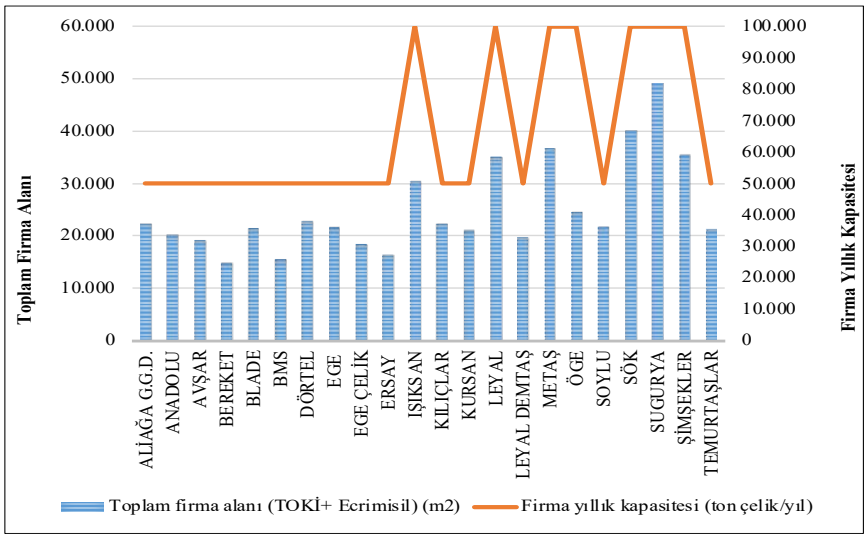
Yeterli kaynağa sahip olmayan ve demir-çelik üretiminde kullanılan hurdanın %70'ini ithal eden Türkiye (KPMG Türkiye, 2021), hurda çelik ithalatı bakımından dünya genelinde ilk sıralarda yer almaktadır (Sakin, 2023). Bu nedenle, %40'ı İzmir'de bulunan Türk demir-çelik endüstrisi için (Türkiye Cumhuriyeti Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı [T.C. ÇŞİDB] İzmir İl Müdürlüğü, 2023) Aliağa'da gerçekleştirilen söküm faaliyetleri sonucunda elde edilen hurda çelik büyük önem taşımaktadır[7] (Şekil 3.12). Ayrıca bugün, Aliağa'da söküm sonunda ortaya çıkan yeniden kullanılabilir eşya ve ekipmanlar, demir dışı metal hurda (alüminyum ve sarı hurda) ve diğer malzemeler hem yurt içinde hem de yurt dışında geniş bir alıcı ağına sahiptir. Bununla birlikte, endüstri yaklaşık 1200 kişiye doğrudan istihdam olanağı sağlamakta ve hem yan sanayi hem de tedarikçisi olduğu demir-çelik endüstrisiyle birlikte bu sayı birkaç katına çıkmaktadır (T.C. UAB, 2021).

[7] DPT (2001a), Neşer vd. (2008) ve Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği [TMMOB] (2012) tarafından, Aliağa Gemi Söküm Bölgesi'nde elde edilen hurda demirin Türkiye genelinde demir-çelik üretiminde kullanılan hurdanın yaklaşık %11'ini, Ege Bölgesi'nde kullanılan hurdanın ise %80'ini karşıladığı belirtilmiştir. Ancak bu oranlara ilişkin güncel veriye ulaşılamamıştır.



Şekil 3.12 Türkiye'de çelik tesislerinin mekansal dağılımı (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı [STB], 2023, s. 27)

Günümüzde, Aliağa gemi söküm sanayi bölgesinde büyüklükleri 10.000-50.000 m² arasında değişen firmaların yıllık söküm kapasiteleri 50.000-100.000 ton arasında değişmektedir (Şekil 3.13). 2009 yılından bugüne söküm bölgesindeki (T.C. UAB, t.y-b) firmalardan Işıksan ve Öge'de yıllık söküm kapasitesi %150 oranında; Leyal, Metaş, Sök, Şimşekler ve Sugurya'da %67 oranında ve diğer firmalarda ise %25 oranında artmıştır (T.C. UAB, t.y.-a). Aynı dönemde, firmaların söktüğü toplam gemi sayısı %9,6 oranında azalırken; sökülen gemilerin toplam ağırlığı %1,2 oranında artmıştır (T.C. UAB, t.y.-a). Bu durum, Aliağa'da 2009-2023 yılları arasında önceki dönemlere göre daha az sayıda, ancak tonaj olarak daha büyük gemilerin sökülmeye başladığını göstermektedir.



Şekil 3.13 Firmaların toplam alan büyüklüğü ve yıllık söküm kapasiteleri arasındaki ilişki (İZKA, 2022, s.38)

3.2.2 Türk Gemi Söküm Endüstrisinin Ulusal Düzenleyici Çerçevesi

3.2.2.1 Ulusal Ölçekli Plan ve Politikalar

Gemi söküm faaliyetleri, ulusal ölçekli plan ve politika belgelerinde ilk kez Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Çevre Sorunları Özel İhtisas Komisyonu (ÖİK) Raporu'nda ele alınmıştır. Bu raporda, gemi söküm tesislerinden kaynaklanan kirliliğin denizlerin kirlenmesine neden olduğu belirtilmiştir (DPT, 1977). Bunu takiben, 1979 yılında yürürlüğe giren Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979–1983) kapsamında demir-çelik sanayinin hurda talebinin karşılanabilmesi amacıyla gemi söküm faaliyetlerine yönelik tavsiye niteliğinde kararlar yer almıştır (DPT, 1979). Ayrıca aynı plan doğrultusunda, endüstriyel faaliyetler sonucunda oluşan hurdadan daha etkin biçimde yararlanılabilmesi için gemi söküm, hurda toplama ve hazırlama tesislerinin kurulmasına ilişkin öneriler getirilmiştir. Ancak bu öneriler beklenen ölçüde hayata geçirilememiştir (DPT, 1983). Bu nedenle, Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, demir-çelik hurdası elde etmek açısından önemli bir kaynak olarak değerlendirilen gemi söküm tesislerine yönelik politik vurgulara ve yönlendirmelere yeniden yer verilmiştir (DPT, 1983):

- Uygun kapasiteye ve söküme elverişli teçhizata sahip gemi söküm tesisleri inşa edilmelidir.
- Aliağa dışında, ülkenin farklı bölgelerinde de gemi söküm alanları belirlenmelidir.
- Mevcutta Aliağa gemi söküm bölgesinde yer alan firma parsellerinin kira süreleri beş yıldan daha uzun bir dönem için uzatılmalıdır.
- 1977 yılında yürürlüğe giren Aliağa Gemi Söküm Bölgesi Yönetmeliği'nde belirtildiği üzere mevcut söküm sahası genişletilmelidir (Ulaştırma Bakanlığı, 1986). Bu kapsamda, sahaya batı yönünde yer alan Petkim Petrokimya Sanayi'ne ait kıyı şeridi de dahil edilmelidir.
- Söküm faaliyetlerinin küçük ekiplerle ilkel koşullarda sürdürüldüğü firma parsellerine ait cepheler (kıyı şeridinden alınan pay), yeterli sayıda işçinin gerekli teçhizatı kullanabilmesine imkân tanıyacak biçimde 200–500 metre aralığında genişletilmelidir.

- Aliağa'daki söküm bölgesinde, yol dışında herhangi bir altyapı unsuru bulunmamaktadır. Bu nedenle, mevcut tesislerin haberleşme altyapısı bir an önce sağlanmalı; yeni kurulacak tesisler ise organize sanayi bölgelerinde olduğu gibi altyapılarıyla birlikte düşünülmeli ve inşa edilmelidir.
- Son olarak, gemi söküm faaliyetlerinden kaynaklanan çevre ile İSG ihlallerine karşı gerekli önlemlerin ne olacağı düşünülmelidir.

Söz konusu planda, bu kararların uygulanmasıyla elde edilmesi öngörülen kazanımlar şu şekilde ifade edilmiştir (DPT, 1983): emek yoğun bir iş olan gemi sökümün istihdama katkı sağlayacak olması; hala hammaddesi ithal edilen sarı hurdanın gemi söküm yoluyla elde edilebilecek olması; gemi inşa sektörü başta olmak üzere pek çok sektöre ucuz ve hazır girdi temin edilebilmesi.

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın ardından yayımlanan Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Demir-Çelik ÖİK Raporu'nda, gemi söküm sektörünün demir-çelik endüstrisinin hammadde ihtiyacının karşılanmasında önemli bir yatırım alanı oluşturduğu yönündeki vurgu yinelenmiştir (DPT, 1991). 2001 yılında yayımlanan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Gemi İnşa Sanayi ve Rekabet Edebilirlik ÖİK Raporu'nda ise, gemi söküm faaliyetlerine ilişkin yaklaşımın önceki plan dönemlerinden farklılaştığı görülmektedir. Bu dönemde, gemi söküm faaliyetlerinin gemi inşa ve bakım-onarım sektörleriyle ilişkili olarak ele alındığı ve bu alanlarda değerlendirilebilmesi yönünde tavsiye niteliğinde kararlar getirildiği görülmüştür (DPT, 2001a). Bu bağlamda, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (2001–2005), gemilerden elde edilen ikinci el malzeme ve ekipmanların hem gemi bakım-onarım hem de gemi inşa sektörü tarafından kullanılmasının sağlanması yönünde öneriler geliştirilmiştir (DPT, 2001b). Bu doğrultuda, armatörlerin ikinci el gemi malzemelerine erişebilmeleri amacıyla yedek parça marketlerinin oluşturulabileceği de belirtilmiştir.

Bunların dışında, aynı raporda gemi söküm sektörünün istihdama ve diğer sektörlere yaptığı katkı değerlendirilmiş; gemi sökümün mekânsal gelişimine ilişkin bir karar alınmış ve hâlihazırda yürütülmekte olan faaliyetlere yönelik çeşitli önerilere yer verilmiştir (DPT, 2001a). Buna göre, Aliağa'daki söküm firmalarının tam kapasiteyle çalıştıklarında 3.000–3.500 kişilik istihdam yarattıkları ifade edilmiştir. Ayrıca, sökümle elde edilen demir-çelik hurdasının Balıkesir ve

Denizli'deki haddehanelere gönderildiği; sarı hurdaların ise Türk otomotiv sanayinin ihtiyaç duyduğu malzemelerin üretiminde kullanıldığı belirtilmiştir. Gemi sökümün mekansal gelişimiyle ilgili alınan karar kapsamında ise, Karadeniz'deki Kilimli–Alacaağzı bölgesinde bir gemi söküm tesisinin kurulması önerilmiştir. Son olarak, gemi söküm faaliyetlerine yönelik öneriler ise aşağıdaki gibidir (DPT, 2001a):

- Daha modern ve çevreye duyarlı bir gemi söküm için, söküm sahalarının geçirimsiz (beton) zeminle kaplanması gerekmektedir. Ayrıca, Aliağa'daki her firmada bulunması gereken alt ve üst yapı unsurları şu şekildedir: yüzer vinç, kuru havuz, havuz/kilit sistemi veya rıhtım, mobil vinç ve separatör istasyonu.
- Gemi söküm faaliyetlerinin modernizasyonu için gerekli teçhizatın ithaline izin verilmelidir.
- Gemi alımındaki bürokratik işlemler azaltılmalıdır.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın ardından yürürlüğe giren Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın (2007-2013) Gemi İnşa Sanayi ÖİK Raporu'nda, gemi söküm faaliyetlerinin gemi inşa ve bakım-onarım sektörlerinin gelişimiyle ilişkili bir alan olarak değerlendirilmeye devam ettiği görülmektedir (DPT, 2007). Bu rapor kapsamında, gemi sökümle ilgili üç temel konu öne çıkmaktadır: bugüne kadar kaydedilen gelişmeler; Kilimli'de planlanan söküm alanına ilişkin bilgiler; Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde getirilen önerilerin yinelenmesi. Söz konusu raporda, bugüne kadar elde edilen kazanımlar aşağıdaki gibi ifade edilmiştir (DPT, 2007):

- Aliağa gemi söküm bölgesinde yeni alt ve üstyapı yatırımlarının yapılmasına imkân sağlayacak şekilde firma parsellerinin kira süreleri beş yıldan 29 yıla çıkarılmıştır.
- Gemi söküm mevzuatının hazırlanması adına 2004 yılında yeni Gemi Söküm Yönetmeliği ilan edilmiştir. Bu yönetmelik kapsamında, söküm yapacak firmaların gemi söküm yetki belgesi almaları şart koşulmuştur (T.C. UAB, 2004a).

- Aynı yıl, sökümü yapılacak gemiler de dahil olmak üzere gemilerin tehlikeli gazlardan güvenli bir şekilde arındırılmasına yönelik uygulamaları içeren 'Gemi ve Su Araçlarında Gazdan Arındırma Yönetmeliği' yürürlüğe girmiştir (T.C. UAB, 2004b).
- IMO ve ILO tarafından hazırlanan rehberler ile Basel Sözleşmesi doğrultusunda hazırlanan teknik rehberlerin uyumlaştırılması konusunda yapılan uluslararası toplantılara Gemisander'in aktif katılımı sağlanmıştır.
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (ÇSGB) tarafından 2013 yılında uygulamaya konulan 'Asbestle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik'e uyum çalışmalarına devam edilmiştir.

Son olarak, bu raporda ele alınan ikinci konu kapsamında 11.05.2004 tarihli bakanlar kurulu kararı ile Kilimli'de bir önceki planda belirtilen bölge 'Kilimli Gemi Söküm ve Gemi İnşa Alanı' olarak ilan edilmiştir (DPT, 2007). Böylece, bu alan bir gemi söküm ve bir de gemi inşa tesisine ayrılmıştır.

10. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018) Demir-Çelik Çalışma Grubu Raporu'nda ise, gemi sökümün ülke genelinde yaygınlaştırılmasına yönelik öneriler dikkat çekmektedir. Bu bağlamda, gemi söküm faaliyetlerinin Kilimli'nin yanı sıra İskenderun, İzmit, Tekirdağ, Zonguldak ve Samsun'da da yürütülmesine ilişkin önerilerde bulunulmuştur (Kalkınma Bakanlığı [KB], 2014). Bu plan ile aynı yıl uygulamaya konulan Ulusal Geri Dönüşüm Strateji Belgesi ve Eylem Planı'nda (2014-2017) ise, mevcut gemi söküm tesislerinin çevreye duyarlı tesis niteliği kazanabilmesi için gerekli mevzuatın 2017 yılı sonu itibariyle hazırlanmış olmasına ilişkin bir karar alınmıştır (Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı [BSTB], 2014).

Son olarak, 11. ve 12. Beş Yıllık Kalkınma Planları döneminde hazırlanan Ana Metal Sanayi Çalışma Grubu Raporları'nda, Türkiye'nin demir-çelik sektörünün hammadde ihtiyacını karşılamak amacıyla daha fazla hurda gemi çekebilmesi için atılması gereken adımlar ele alınmıştır. Bu bağlamda, raporlarda Türkiye'nin çekiciliğinin arttırılması için gerekli projelerin hazırlanması ve destek mekanizmasının oluşturulması üzerinde durulmuştur (KB, 2018; T.C. Strateji ve Bütçe Başkanlığı [SBB], 2023).

3.2.2.2 Ulusal Yasa ve Yönetmelikler

Türkiye'de gemi söküm faaliyetlerinin düzenlenmesine yönelik olarak uygulamaya konulan ilk yönetmelik Aliağa'daki söküm faaliyetlerine ilişkin uygulama hükümlerini içeren Aliağa Gemi Söküm Bölgesi Yönetmeliği'dir. Aliağa'da gemi söküm faaliyetlerinin başladığı 1977 yılında yürürlüğe giren ve 1986 yılında kısmi revizyona uğrayan bu yönetmelik, şu süreçlerle ilgili uygulamaları ön plana çıkarmıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 1986): hurda gemilerin söküm bölgesine demirlemesi, gemilerin söküm sahasına yanaştırılması ve söküm tesislerinin faaliyet izni için yerel otoritelerden onay alması. Ayrıca yönetmelikte, söküm sonunda ortaya çıkan tehlikeli ve tehlikesiz atıkların hangi yöntemlerle ve nerelerde depolanacağına ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Yönetmeliğin doğrudan söküm sürecine ilişkin tek maddesi ise, söküm sırasında meydana gelebilecek yangınlarla mücadeleye yönelik hükümleri içermektedir.

Aynı süreçte 1983 yılında yürürlüğe giren 2873 Sayılı Çevre Kanunu'nda, gemi söküm tesisleri söküm sonunda ortaya çıkan tehlikeli veya tehlikesiz atıkların toplanması, sınıflanması, depolanması, taşınması ve uygun yöntemlerle bertaraf edilmesiyle yükümlü tutulmuştur (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı [ÇSB], 1983). Bununla birlikte, 2004 yılında yeni bir gemi söküm yönetmeliği ilan edilmiştir. Bu yönetmelik, önceki yönetmeliklerden farklı olarak sökümün çevreye ve insan sağlığına duyarlı biçimde yürütülmesi için alınması gereken önlemleri belirlemiş ve Aliağa Gemi Söküm Bölgesi dışındaki söküm faaliyetlerini yasaklamıştır (T.C. UAB, 2004a).

2004 yılından itibaren ilan edilen yasa ve yönetmelikler, gemi sökümün iş sağlığı ve güvenliğine duyarlı bir şekilde gerçekleştirilmesine ilişkin hükümlerle ön plana çıkmıştır. Bu bağlamda, 2003 yılında yürürlüğe giren İş Kanunu gemi söküm endüstrisi de dahil olmak üzere gerek özel sektörde gerekse kamu sektöründe yaygın bir uygulama haline gelen taşeronluğun sınırlandırılmasını amaçlamıştır. Bu kanuna dayanan ve 2008 yılında ilan edilen Alt İşverenlik Yönetmeliği de aynı amaç doğrultusunda iki temel konuya odaklanmıştır (T.C. ÇSGB, 2008):

- Alt işverenin de kendine ait bir işyerinin olması; böylece yanında çalıştırdığı işçilerin sigorta, yıllık izin, kıdem tazminatı vb. gibi haklardan yararlanabilmesi.

- Alt işverenin yani taşeronun aldığı işi bölüp başkalarına verememesi.

2012 yılında yürürlüğe giren İSG Kanunu'nda ise, işyerlerinde sağlıklı ve güvenli çalışma koşullarının oluşturulması için işverenler tarafından yapılması gerekenler aşağıdaki gibi sıralanmıştır (T.C. ÇSGB, 2012):

- İSG hizmetlerinin desteklenmesi ve sunulması,
- İşyerlerinde İSG uzmanları ile işyeri hekimlerinin istihdam edilmesi,
- Olası risklere ilişkin kontrol, ölçüm ve değerlendirme çalışmalarının yaptırılması,
- Acil durum planlarının hazırlatılması,
- İş kazaları ve meslek hastalıklarına ilişkin kayıtların tutulması ve gerekli bildirimlerin yapılması,
- Çalışanların sağlık durumlarının gözetim altında tutulması,
- Çalışanların eğitilmesi ve olası riskler konusunda bilgilendirilmesi vb. gibi.

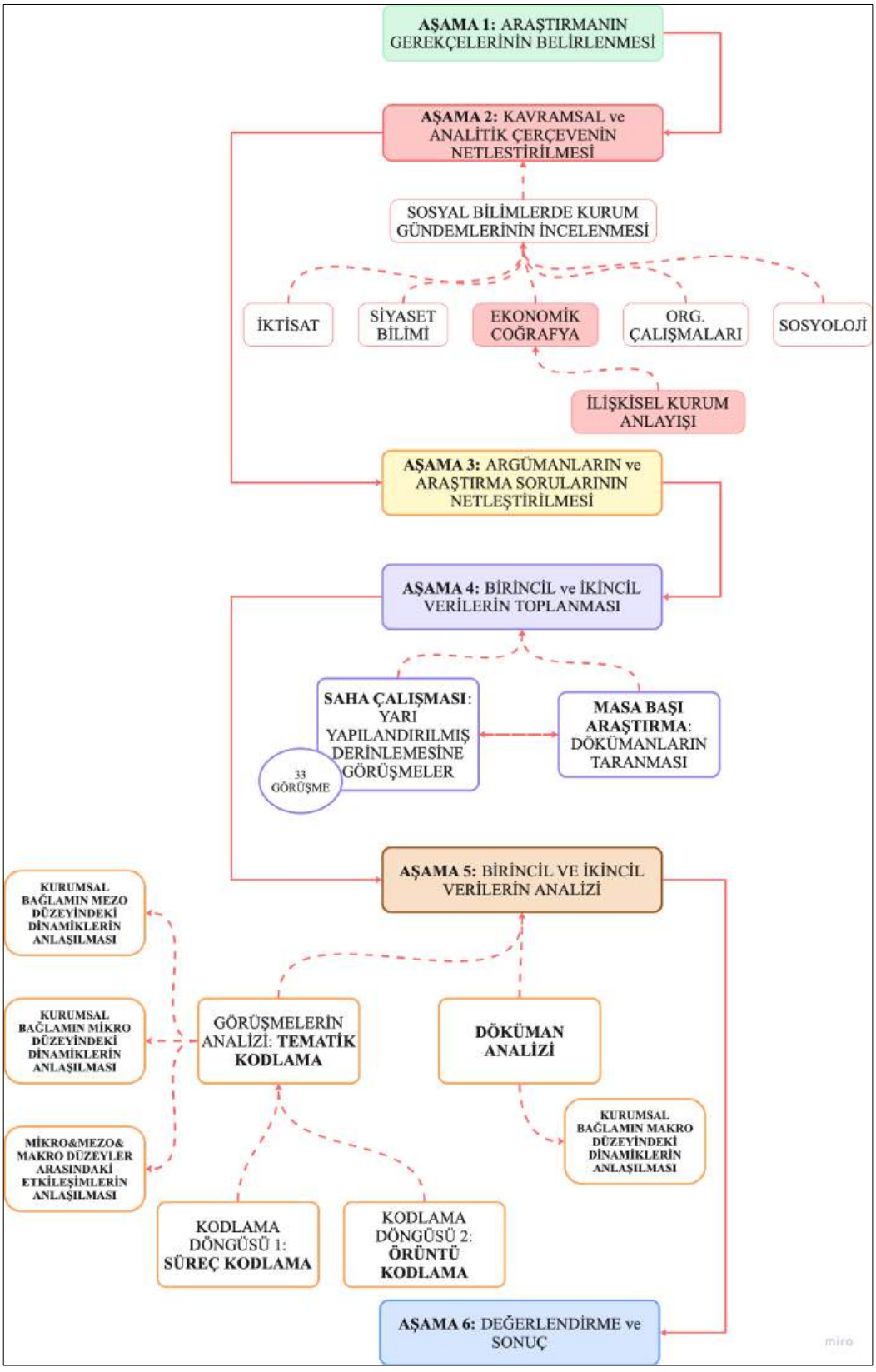
4
VERİ VE YÖNTEM

4.1 Araştırma Tasarımı

Bu tez çalışması kapsamında gerçekleştirilen araştırma altı aşamadan oluşmaktadır (Şekil 4.1): araştırmanın gerekçelerinin belirlenmesi; kavramsal ve analitik çerçevenin netleştirilmesi; söz konusu çerçeve doğrultusunda argümanların ve araştırma sorularının oluşturulması; araştırma sorularına yanıt vermek amacıyla birincil ve ikincil kaynaklardan verilerin toplanması; birincil ve ikincil verilerin kalitatif analizi; araştırma sorularına verilen yanıtların literatürle ilişkili bir biçimde değerlendirilmesi ve sonuç. İlk aşamanın ardından ikinci aşamada, sırasıyla İktisat, Siyaset Bilimi, Sosyoloji, Organizasyon Çalışmaları ve Ekonomik Coğrafya olmak üzere sosyal bilimlerin farklı disiplinlerinde kurumlarla ilgili araştırma gündemleri incelenerek tezin kavramsal ve analitik çerçevesi netleştirilmiştir.

Çalışmanın argümanları ve araştırma sorularının oluşturulduğu üçüncü aşamanın ardından, bu sorulara yanıt verebilmek amacıyla veri toplama aşamasına (dördüncü aşama) geçilmiştir. Araştırma sorularına yanıt vermek, endüstrinin hem Haliç hem de Aliağa dönemlerindeki kurumsal bağlamlarının tanımlanmasını ve bu bağlamlarda gerçekleşen değişimlerin açıklanmasını içerdiğinden, çalışmanın dördüncü aşamasında eş zamanlı olarak iki alt aşama devreye sokulmuştur: ikincil verilerin toplanması yani masa başı araştırma ve birincil verilerin toplanması yani saha çalışması (yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşmeler).

Çalışmanın beşinci aşamasında, ikincil veriler doküman analizi yöntemiyle; birincil veriler ise, yarı yapılandırılmış görüşmelerin deşifre edilmesinin ardından tematik kodlama tekniğiyle analiz edilmiştir. Çalışma, bulguların yorumlanıp literatürle ilişkili bir biçimde tartışıldığı değerlendirme ve sonuç bölümüyle sonlandırılmıştır.



Şekil 4.1 Araştırma tasarımı şeması

4.2 Verilerin Toplanması

4.2.1 Veri Kaynakları

4.2.1.1 İkincil Veri Kaynakları

Bu çalışmada, Türk gemi söküm endüstrisinin Haliç dönemindeki kurumsal bağlamının anlaşılabilmesi için gerekli ikincil verilere Türk denizcilik ve armatörlük tarihini ele alan yayınlar ile endüstrinin Haliç'teki geçmişini konu alan sınırlı sayıdaki köşe yazısı ve gazete makalesinin incelenmesiyle ulaşılmıştır. Endüstrinin Aliağa dönemindeki kurumsal bağlamının düzenleyici ve organizasyonel boyutlarının anlaşılması için gerekli ikincil verilere ise, ulusal ve uluslararası düzenlemeler (yasa, yönetmelik, sözleşme ile plan ve politika dökümanları), sektör raporları, endüstriyle ilgili yayınlar ve akademik tezlerin incelenmesiyle ulaşılmıştır.

4.2.1.2 Birincil Veri Kaynakları: Örneklemin Belirlenmesi

Bu tez kapsamında sahaya ilk gidildiğinde, gemi sökümün Aliağa'daki organizasyonel alanını oluşturan aktörlerden sırasıyla söküm firmaları, işçiler, Gemisander ve yan sanayi firmaları ile görüşme yapılması planlanmıştır. Ancak hem gemi söküm hem de yan sanayi firmalarına erişim sağlanamamış, diğer bir deyişle firmaların hiçbiri görüşmeyi kabul etmemiştir. Sonuç olarak, ilk saha ziyaretinde organizasyonel alan içinden yalnızca Gemisander yetkilisi (i18) ve mesai saati bitiminde söküm bölgesinde rastlanan iki işçiyle (i13 ve i14) görüşülebilmiştir. Organizasyonel alana ilişkin oldukça kısıtlı bilginin elde edilebildiği bu görüşmelerin ardından, organizasyonel alanla ilişkisi olan ancak bu alan dışında bulunan aktörlere ulaşılmaya çalışılmıştır. Böylece, sırasıyla Aliağa gemi söküm bölgesini çevre konusunda denetleyen bir T.C. ÇŞİDB uzmanı (i24), sahaya gelmeden önce görüşme yapma konusunda anlaşılan ve hala söküm firmalarının birinde çalışan İSG ve çevre uzmanları[8] (i20) ve yine saha ziyaretinden önce haberleşilen bir akademisyen ile (i27) görüşme yapılmıştır. Bu görüşmelerde, çoğunlukla söküm bölgesindeki uygulamaların çevre ve İSG üzerinde yarattığı olumsuz etkilere ilişkin bilgi elde edilmiştir. Bu nedenle sahadan organizasyonel

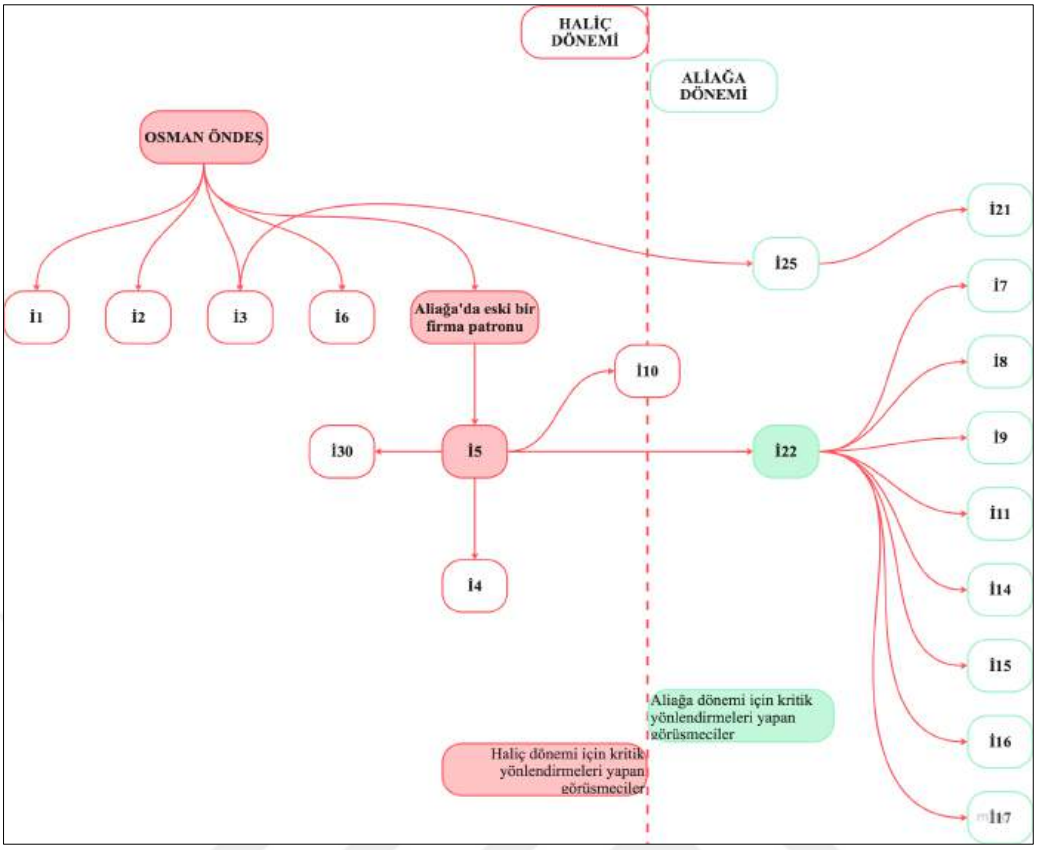
[8] Bu uzmanların ikisiyle birlikte tek görüşme yapılmıştır (i20).

alanın mekansal, teknolojik ve organizasyonel yapısına yani sahadaki gerçekliğe ilişkin herhangi bir bilgi edinilmeden dönülmüştür.

Saha dönüşünde, görüşmecilerden i20 tarafından yönlendirilen ve firmalardan birinde yarı zamanlı işyeri hekimi olarak çalışmış i19, Gemisander temsilcisi tarafından yönlendirilen ve firmaları İSG konusunda denetleyen T.C. ÇSGB'ye bağlı iş teftiş müfettişleri[9] (i23), i27 tarafından yönlendirilen ve Aliağa'da gemi söküm de dahil olmak üzere endüstriyel faaliyetlerden kaynaklanan İSG ihlalleri üzerine çalışan bir akademisyenle (i28) çevrimiçi görüşmeler yapılmıştır. Ancak bu görüşmeler de öncesinde İzmir'de yüz yüze gerçekleştirilen görüşmelerle benzer boyutlar üzerine olmuştur.

İlk saha ziyaretinde ve sonrasında gerçekleştirilen görüşmelerin ardından organizasyonel alanın içine girebilmek için daha önce bu alan üzerine çalışma yapmış yani bu alana erişimi olan kişilere ilişkin daha ayrıntılı bir araştırma yapılmıştır. Bu araştırma sonunda, önce, Aliağa üzerine değil ancak Türk gemi söküm endüstrisinin Haliç dönemine ilişkin köşe yazıları ve yayınlarıyla dikkat çeken gazeteci yazar Osman Öndeş'e ulaşılmıştır. Osman Öndeş tarafından yapılan yönlendirmeler sayesinde endüstrinin Haliç dönemi tanıkları olan i1, i2, i6 ve i3 ile görüşülmüştür (Şekil 4.2). Söz konusu kişilerle yapılan görüşmeler, gemi sökümün Haliç dönemindeki mekansal, teknolojik ve organizasyonel boyutlarının açıklığa kavuşması için oldukça kritik önemde olmuştur.

[9] İki iş teftiş müfettişiyle birlikte tek görüşme yapılmış ve bu görüşmeciler tek kişi olarak kodlanmıştır (i23).



Şekil 4.2 Kartopu örneklem süreci

Başka bir kritik yönlendirme, Osman Öndeş aracılığıyla tanışılan ancak kendisi görüşmeciler arasında yer almayan ve 2015 yılında Aliağa'daki söküm firmasını başkasına devrederek alandan çekilen bir işveren tarafından yapılmıştır (Şekil 4.2). Bu kişinin yönlendirdiği başka bir Haliç dönemi tanığı (i5) sayesinde sırasıyla şu görüşmecilere ulaşılmıştır: gemi sökümün Haliç dönemi tanıkları arasında yer alan i4, Haliç dönemi sonu ve Aliağa dönemi başlarında işveren olarak her iki organizasyonel alanda da yer almış olan i10, Haliç dönemindeki gemi sökümcülerin spesifik bir tipolojisi (dalgıç sökümcüler) üzerine araştırma yürüten i30 ve hem Aliağa'daki organizasyonel alana ilişkin tarihsel bilgi birikimi hem de bu alan içinden çeşitli aktörlerle kurduğu güçlü bağlarla öne çıkan i22. İ22 ile yapılan iki çevrimiçi görüşmenin ardından, kendisiyle birlikte organizasyonel alan içindeki potansiyel görüşmecilere ilişkin bir liste hazırlanmıştır (Şekil 4.2): işverenler (i7, i8 ve i9), eski müteahhitler (i14, i15 ve i16), Aliağa'ya Haliç'ten gelen firmalardan birinde operasyon müdürü olarak görev almış eski bir çalışan (i11) ve gemi söküm yan sanayide işletmesi bulunan i17. Bunun üzerine, Aliağa'ya ikinci bir saha ziyareti yapılmış ve planlanan görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, sahaya

erişimi oldukça güçlü olan i22 sayesinde söküm bölgesinin (firma sahalarının) gezilmesi de mümkün olmuştur.

Özetle yukarıdaki anlatı, görüşmecilerin belirlenmesi sürecinde kartopu örnekleme yönteminin nasıl işlediğini ortaya koymaktadır. Bu yöntem, Aliağa gemi söküm endüstrisi gibi çeşitli sebeplerle dışarıdan araştırmacıların erişimine izin verilmeyen sektörlerde temel aktörlere ulaşmak için oldukça etkili bir yöntemdir. Bununla birlikte söz konusu yöntemin kısıtı, çoğunlukla aracı veya yönlendirici aktörlerin bağ ve ilişkilerine dayalı olarak işlediği için örneklem içindeki farklı gruplara ilişkin (işverenler, müteahhitler, farklı türden işçiler: kaynakçı, çavuş, çırak vb. gibi) yeterli sayıda görüşme gerçekleştirilememesi gibi bir sorunu beraberinde getirmesidir.

4.2.2 Saha Çalışması: Yarı Yapılandırılmış Derinlemesine Görüşmeler

4.2.2.1 Görüşülenlerin Özellikleri

- **Türk Gemi Söküm Endüstrisinin Haliç Dönemi Tanıkları**

Türk gemi söküm endüstrisinin Haliç dönemindeki kurumsal bağlamını anlamak adına görüşme yapılan kişiler gemi sökümün Haliç'teki organizasyonel alanının içinden (beş kişi: i1, i2, i3, i4 ve i5) ve dışından (iki kişi: i6 ve i30) görüşmeciler olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır (Tablo 4.1). Organizasyonel alan içinden görüşmecilerin veya başka bir deyişle endüstrinin Haliç dönemi tanıkları olan görüşmecilerin dördü Haliç'te eski tersane sahipleridir (i1, i2, i3, i4). Bu kişiler, Haliç'teki endüstriyel faaliyetlerin desantralizasyonuyla birlikte tersanelerini Tuzla Tersaneler Bölgesi'ne taşımıştır. Günümüzde söz konusu görüşmecilerden ikisi (i2 ve i3), Tuzla'da tersane işletmeye devam etmektedir. Diğer ikisi bu işi bırakmış (i1 ve i4) ve bırakanlardan biri (i4) Tuzla Gemicilik Yan Sanayi'de firma işletmeye başlamıştır. Endüstrinin Haliç dönemi tanıklarından beşincisi ise (i5), Haliç'te eski bir kalafat ustası[10]dır. Bu görüşmeci de diğerlerine benzer şekilde, Tuzla'ya geçiş yapmış ve tersane işletmeye başlamıştır. Ancak, günümüzde bu işe devam etmemektedir.

Yaşları 80-90 arasında değişen bu kişilerle yapılan görüşmeler, 2023 yılının kasım ve aralık aylarında gerçekleştirilmiştir. Görüşmelerin dördü İstanbul'un Tuzla

[10] Kalafat ustaları, Haliç döneminde gemi bakım-onarım işiyle uğraşan kişilerdir.

ilçesinde; biri ise Ataşehir ilçesinde yüz yüze yapılmıştır. Bu görüşmelerde, endüstrinin Haliç dönemi tanıkları gemi sökümün Haliç'teki mekansal, teknolojik ve organizasyonel yapısına ilişkin gözlemlerini aktarmanın yanı sıra; endüstrinin bugünkü değer zincirine yani Aliağa gemi söküm bölgesine ilişkin bilgi ve gözlemlerini de paylaşmıştır. Ayrıca, görüşmecilerden biri (i3) Haliç'teki organizasyonel alanın temel aktörleri hakkında hatırladıkları üzerinden, bu alanı resmetmiş ve bu araştırmada kullanılması adına araştırmacı ile paylaşmıştır (Bkz. 5. bölüm 5.1 no'lu başlık).

Organizasyonel alan dışından görüşme yapılan ilk kişi (i6), Haliç'te dönemin bilinen gemi sökümcülerinden birinin yakınıdır. Akademisyen olan bu kişiyle 2023 yılı aralık ayının farklı tarihlerinde İstanbul'un Beşiktaş ilçesinde yüz yüze iki görüşme yapılmıştır. İ6 görüşmelerde yakını olduğu gemi sökümcü ve birlikte iş yaptığı diğer kişiler (sökümcüler ve tersane sahipleri) üzerinden, dönemin genel atmosferi (Haliç'in kirliliğiyle ilgili betimlemeler dahil) ve sökümün organizasyonel yapısına ilişkin bildiklerini aktarmıştır. Organizasyonel alan dışından görüşme yapılan diğer kişi ise, Haliç dönemindeki gemi sökümcülerin spesifik bir tipolojisi (dalgıç sökümcüler) üzerine araştırma yürüten i30'dur. Bu kişiyle, 2024 yılının ocak ayında çevrimiçi görüşme yapılmıştır.

- **Türk Gemi Söküm Endüstrisinin Aliağa Dönemi Tanıkları**

Endüstrinin Aliağa dönemindeki kurumsal bağlamını anlamak adına organizasyonel alan içinden görüşmecilerle 14; organizasyonel alan dışından görüşmecilerle ise 11 görüşme yapılmıştır. Organizasyonel alan içinden görüşmeciler beş gruba ayrılmaktadır (Tablo 4.1): hem eski (i10) hem de şimdiki (i7, i8 ve i9) işverenler; eski müteahhitler (i14, i15 ve i16); firmalarda sırasıyla operasyon müdürü (i11), söküm işçisi (i12 ve i13), işyeri hekimi (i19) ve İSG uzmanı/çevre mühendisi[11] olarak çalışanlar (i20); gemi söküm yan sanayide bir işletme sahibi (i17); Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği'nden (Gemisander) bir çevre uzmanı (i18).

Eski bir işveren olan i10, firmasını Haliç'ten Aliağa'ya taşıyan sökümcülerden biridir. Aliağa'da bir süre daha gemi söküm işiyle uğraştıktan sonra bu işi bırakmış

[11] Aliağa'da, bugün faaliyette olan firmalardan birinde çalışan bir İSG uzmanı ve bir çevre mühendisi ile eşzamanlı olarak görüşme yapılmıştır.

ve firmasını başkasına devretmiştir. Aliağa'da hala firmasının başında bulunan işverenlerden i8, Haliç'te de gemi söküm işiyle uğraşmış (söküm işçisi olarak); ardından Aliağa'ya gelerek söküm firması açmıştır. Günümüzde i8, işi büyük ölçüde oğullarına (genç işverenler) devretmiştir. Diğer iki işveren (i7 ve i9), gemi söküm işine Aliağa'da başlamıştır. Bu işverenlerden i7, i8 gibi işin çoğunu oğullarına bırakmıştır. İşverenlerden i9 ise, işi babası ve amcalarından devralan genç kuşak işverenlerden biridir. İşverenlerle yapılan görüşmeler, 2024 yılının ocak ve mayıs aylarında gerçekleştirilmiştir. Eski bir işveren olan i10 dışındaki işverenlerle Aliağa'da (firmalarda) görüşülmüştür. İ10 ile yapılan görüşme ise, İstanbul'un Beşiktaş ilçesinde gerçekleştirilmiştir.

Eski müteahhitlerden i4 ve i5, Haliç'ten Aliağa'ya gelen söküm ustalarıdır. Aliağa'da bir müddet çalıştıktan sonra kendi ekiplerini kurmuş ve belirlenen ücretler karşılığında firmaların söküm işlerini kısmen veya tamamen üstlenmeye başlamışlardır. İ4 günümüzde bu işe devam etmemektedir. İ5'in ise şu anda gemi söküm yan sanayide gemilerden çıkan yeniden kullanılabilir makine ve ekipmanların satışını yaptığı bir işletmesi vardır. Eski müteahhitlerden i6 artık bu işi icra etmemektedir. Bunun yerine, bugün Aliağa'da gemi söküm sonunda elde edilen süs/koleksiyon eşyalarını onarıp/yeniden işleyip sattığı bir atölyesi bulunmaktadır. İ6 aynı zamanda iç tasarımı gemi sökümden elde edilmiş eşya ve ekipmanlarla yapılmış bir kafe işletmektedir. Bu görüşmecilerle 2024 yılının ocak ayında Aliağa'da görüşülmüştür.

Firma çalışanlarından i11, Haliç'ten Aliağa'ya gelen firmalardan birinde operasyon müdürü olarak çalışmıştır. Günümüzde bu işe devam etmemektedir. Bu görüşmeciyle eski müteahhitlerle olduğu gibi, 2024 yılının aralık ayında Aliağa'da görüşülmüştür. Firmalarda söküm işçileri olarak çalışmaya devam eden i12 ve i13 ile 2023 yılının mayıs ayında Aliağa'da görüşülmüştür. Aliağa'daki firmalardan birinde daha önce yarı zamanlı işyeri hekimi olarak çalışmış i9 ile 2023 yılının nisan ayında çevrimiçi bir görüşme yapılmıştır. Son olarak, Aliağa'daki firmalardan birinde bugün hala İSG uzmanı/çevre mühendisi olarak çalışmaya devam eden görüşmecilerle ise, 2023 yılının mayıs ayında Aliağa'da görüşülmüştür.

İ17, Aliağa gemi söküm yan sanayide gemi sökümden elde edilen süs/koleksiyon eşyalarının onarılıp/yeniden işlenip satıldığı bir işletmenin sahibidir. Bu

görüşmecinin babası, Haliç'ten Aliağa'ya gelen ve buradaki firmalardan birinde bir müddet daha gemi sökmeye devam eden ustalardan biridir.

Organizasyonel alan içinden son görüşmeciyle, yani Gemisander'de çalışan bir çevre uzmanı olan i18 ile 2023 yılının mayıs ayında Aliağa'da görüşülmüştür. Sonuç olarak, Haliç'ten gelmiş ve Aliağa'da bir müddet daha söküm yapmış veya hala bu işe devam eden görüşmecilerden endüstrinin her iki dönemindeki mekansal, teknolojik ve organizasyonel yapısına ilişkin bilgi alınmıştır. Bu görüşmecilerin gözlemleri, endüstrinin Haliç dönemi tanıklarının aktardıklarını tamamlayıcı ve pekiştirici nitelikte olmuştur. Gemi söküm işine gerek işveren gerekse firma çalışanı (söküm işçileri, operasyon müdürü, işyeri hekimi veya uzmanlar) olarak dahil olan görüşmecilerden ise, sökümün Aliağa'daki organizasyonunun farklı dönemlerine ilişkin bilgi edinilmiştir.

Organizasyonel alan dışından görüşmeciler de beş gruba ayrılmaktadır (Tablo 4.1): IMEAK DTO temsilcileri (i21 ve i26); Aliağa'daki söküm firmaları için hurda gemi alım aşamasının prosedürel sürecini yürüten bir gemi alım-satım firması sahibi (i22); Aliağa'yı çevre ve İSG alanlarında denetleyen sırasıyla T.C. ÇSGB ve T.C. ÇŞİDB'ye bağlı uzmanlar (i23 ve i24); Aliağa gemi söküm bölgesi üzerine çeşitli konularda araştırma yapan akademisyenler (i27 ve i28) ve bir bağımsız araştırmacı (i29); Aliağa gemi söküm sanayinin ekonomisi üzerine haber yapan bir gazeteci (i25). Söz konusu kişilerle yapılan görüşmeler endüstriyel organizasyonun negatif dışsallıklarına ilişkin boyutları tamamlayıcı nitelikte olmuştur.

Bu bağlamda, ilk gruptaki görüşmelerden ilki (i26) İMEAK DTO'nun 2022 yılında İstanbul Piri Reis Üniversitesi'nde (Tuzla) düzenlediği panel oturumlarındaki konuşmaların deşifresine dayanmaktadır. İkinci görüşme ise (i21), İMEAK DTO Aliağa Şubesi'nden bir temsilciyle 2024 yılının ocak ayında Aliağa'da yapılmıştır. İkinci gruptaki görüşmeci (i22) daha önce Haliç'te de aynı işle uğraşmıştır. Gemi söküm endüstrinin yer değiştirmesiyle birlikte işini Aliağa'ya taşımıştır. Bu görüşmeciyle Haliç dönemi tanıklarından i5 aracılığıyla bağlantı kurulmuş; kendisiyle iki ayrı tarihte toplam üç görüşme (Aralık 2023'te bir görüşme ve Ocak 2024'te iki görüşme) yapılmıştır. Görüşmelerden ilki çevrimiçi, diğer ikisi Aliağa'da yüz yüze gerçekleştirilmiştir. Bu görüşmeci, Aliağa'daki firmalarla kurduğu yakın ilişkiler sayesinde bu firmalara ulaşılması ve görüşme yapılması konusunda kritik bir rol oynamıştır. Üçüncü gruptaki görüşmecilerden T.C.

ÇSGB'ye bağlı iş teftiş müfettişleriyle (iki müfettiş tek görüşme; i23) çevrimiçi görüşme yapılmıştır. T.C. ÇŞİDB'ye bağlı çevre uzmanıyla ise (i24) 2023 yılının mayıs ayında İzmir'in Bayraklı ilçesinde yüz yüze görüşülmüştür. Dördüncü gruptaki akademisyenlerden biri (i27) Aliağa'da gemi söküm de dahil olmak üzere sanayi faaliyetlerinden kaynaklanan çevresel problemler üzerine; diğeri (i28) İSG konusundaki ihlaller ve problemler üzerine Dokuz Eylül Üniversitesi'nde araştırma yapmaktadır. Bu görüşmecilerden ilkiyle 2023 yılının mayıs ayında İzmir'de yüz yüze; diğeriyle çevrimiçi görüşme yapılmıştır. Bu gruptaki bağımsız araştırmacıyla ise (i29), 2023 Aralık'ta İstanbul'un Kadıköy ilçesinde yüz yüze görüşülmüştür. Bu görüşmeci Aliağa gemi söküm bölgesindeki İSG problemlerine ilişkin araştırmalarıyla öne çıkmaktadır. Ayrıca, endüstrinin Haliç dönemindeki organizasyonel yapısına da hakim olan i29 bu konudaki bilgilerini de araştırmacıyla paylaşmıştır. Son gruptaki gazeteci/köşe yazarı ile de (i25) 2024 yılının ocak ayında çevrimiçi görüşme yapılmıştır.

Tablo 4.1 Görüşmecilerin özellikleri

		Görüşme no	Görüşmeci	Haliç/Aliağa'yla bağlantısı	Görüşme zamanı	Görüşme yeri
HALİÇ DÖNEMİ	Organizasyonel alan içinden	1	İ1	• Haliç'te eski tersane sahibi • Tuzla'da eski tersane sahibi	29.11.2023	Ataşehir/ İstanbul
		2	İ2	• Haliç'te eski tersane sahibi • Şimdi, Tuzla'da tersane sahibi	29.11.2023	Tuzla/İstanbul
		3	İ3	• Haliç'te eski tersane sahibi • Şimdi, Tuzla'da tersane sahibi	11.12.2023	Tuzla/İstanbul
		4	İ4	• Haliç'te eski tersane sahibi • Sonra Tuzla'da eski tersane sahibi • Şimdi Tuzla Gemicilik Yan Sanayi'de işletme sahibi	30.12.2023	Tuzla/İstanbul
		5	İ5	• Haliç'te eski kalafat ustası • Tuzla'da eski tersane sahibi	16.12.2023	Tuzla/İstanbul
	Org. alan dışından	6 7	İ6	• Haliç'te dönemin bilinen gemi sökümcülerinden birinin yakını • Akademisyen	13.12.2023 28.12.2023	Beşiktaş/ İstanbul
		8	İ30	• Gemi sökümcülerin Haliç dönemindeki tipolojilerinden dalgıç sökümcüler üzerine çalışan araştırmacı, yazar	16.01.2024	çevrimiçi görüşme

Tablo 4.1 Görüşmecilerin özellikleri (devamı)

		Görüşme no	Görüşmeci	Haliç/Aliağa'yla bağlantısı	Görüşme zamanı	Görüşme yeri
ALİAĞA DÖNEMİ	Organizasyonel alan içinden	9	İ7	• Aliağa'da bugün faal olan tesislerden birinde kurucu işveren	11.01.2024	Aliağa/İzmir
		10	İ8	• Haliç'te eski gemi söküm ustası • Aliağa'da bugün faal olan tesislerden birinde kurucu işveren	12.01.2024	Aliağa/İzmir
		11	İ9	• Aliağa'da bugün faal olan tesislerden birinde (genç) işveren	09.01.2024	Aliağa/İzmir
		12	İ10	• Haliç'ten Aliağa'ya gelen ve bugün faal olmayan tesislerden birinde eski işveren	10.05.2024	Beşiktaş/ İstanbul
		13	İ11	• Haliç'ten Aliağa'ya gelen ve bugün faal olmayan tesislerden birinde eski saha operasyon müdürü	10.01.2024	Aliağa/İzmir
		14	İ12	• Gemi söküm işçisi	04.05.2023	Aliağa/İzmir
		15	İ13	• Gemi söküm işçisi	04.05.2023	Aliağa/İzmir
		16	İ14	• Haliç'te eski gemi söküm ustası • Aliağa'da eski müteahhit	10.01.2024	Aliağa/İzmir
		17	İ15	• Haliç'te gemi sökümcü • Aliağa'da eski müteahhit • Şimdi Aliağa gemi söküm yan sanayide işletme sahibi	10.01.2024	Aliağa/İzmir
		18	İ16	• Aliağa'da eski müteahhit • Aliağa'da şimdi gemi sökümden elde edilen eşyaların işlenmesi ve satışı üzerine işletme sahibi. • Aliağa'da şimdi gemi sökümden elde edilen eşyalarla tasarlanmış kafe sahibi.	11.01.2024	Aliağa/İzmir
		19	İ17	• Aliağa gemi söküm yan sanayide işletme sahibi • Babası, Haliç'ten Aliağa'ya gelen gemi söküm işçilerinden biri	10.01.2024	Aliağa/İzmir
		20	İ18	• GEMİSANDER bünyesinde asbest uzmanı	05.05.2023	Aliağa/İzmir
		21	İ19	• Aliağa'da bugün faal olan tesislerden birinde eski yarı zamanlı doktor.	26.04.2023	çevrimiçi görüşme
		22	İ20	• Aliağa'da bugün faal olan tesislerden birindeki İSG uzmanı ve çevre mühendisi	05.05.2023	Aliağa/İzmir

Tablo 4.1 Görüşmecilerin özellikleri (devamı)

		Görüşme no	Görüşmeci	Haliç/Aliağa'yla bağlantısı	Görüşme zamanı	Görüşme yeri
ALİAĞA DÖNEMİ	Organizasyonel alan dışından	23	İ21	• Aliağa Deniz Ticaret Odası temsilcisi	09.01.2024	Aliağa/İzmir
		24 25 26	İ22	• Haliç'te eski gemi alım-satım işletme sahibi • Şimdi Aliağa'da gemi alım-satım işletme sahibi	27.12.2023 12.01.2024 14.01.2024	Telefon görüşmesi (2) Yüz yüze görüşme (1) (Aliağa/ İzmir)
		27	İ23	• ÇSGB İSG Teftiş Uzmanları	19.04.2023	çevrimiçi görüşme
		28	İ24	• İzmir İl ÇŞİD Müdürlüğü çevre kontrol uzmanı	03.05.2023	Bayraklı/İzmir
		29	İ25	• Gazeteci/köşe yazarı	04.01.2024	çevrimiçi görüşme
		30	İ26	• DTO Panel: Gemi Söküm Oturumu	09.12.2022	Tuzla/İstanbul
		31	İ27	• Akademisyen (çevre sağlığı)	06.05.2023	İzmir
		32	İ28	• Akademisyen (İSG)	09.05.2023	çevrimiçi görüşme
		33	İ29	• Aliağa gemi söküm bölgesindeki İSG önlemleri üzerine araştırmacı, yazar	15.12.2023	Kadıköy/İstanbul

Endüstrinin hem Haliç hem de Aliağa dönemlerini çözümlemek adına görüşme yapılan kişileri aktör türlerine göre Tablo 4.2'de gösterildiği gibi gruplamak mümkündür.

Tablo 4.2 Haliç ve Aliağa dönemlerinin farklı türden görüşmecileri

	HALİÇ DÖNEMİ	ALİAĞA DÖNEMİ
Eski işverenler	• İ1, i2, i3, i4, i5, i10	• İ10, i11, i14, i15, i16
Yeni işverenler	• İ2, i3	• İ7, i8, i9, i15, i17, i19, i20, i22 (3 görüşme)
Kamu politikalarını belirleyen aktörler	-	• i23, i24
Kolaylaştırıcı aktörler	-	• i18, i21, i26
Yan aktörler	• i6 (2 görüşme), i30	• i25, i27, i28, i29
Diğer (işçiler)	-	• i12, i13
	9	24
Toplam	33	

4.3 Verilerin Analizi

4.3.1 Doküman Analizi

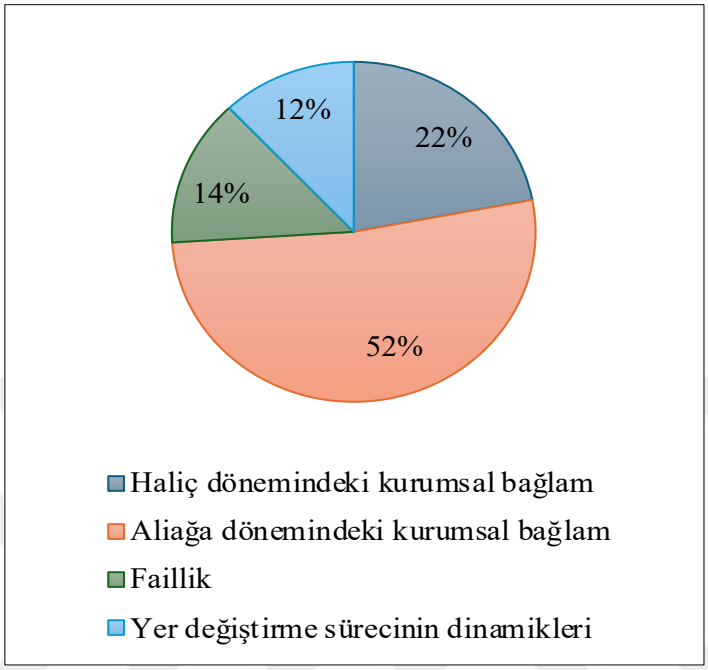
Döküman analizi yöntemiyle Türk gemi söküm endüstrisinin 1977 yılından (başlangıçtan) bugüne tabi olduğu ulusal ve uluslararası düzenlemeler, plan ve politika belgeleri ve sözleşmeler amaçları ve odaklandıkları konular bağlamında tarihsel bir perspektiften incelenmiştir. Bu doğrultuda, Aliağa dönemi için incelenen ulusal ve uluslararası düzenlemelerin hacmi şu şekildedir: ulusal ölçekte üç kanun, altı yönetmelik, yedi plan (kalkınma planları özel ihtisas komisyon raporları ve eylem planı); uluslararası ölçekte dört sözleşme, bir yönetmelik, bir rehber, iki diğer düzenleme (Basel Yasağı ve Avrupa G.G.D. Listesi Uygulaması).

4.3.2 Görüşmelerin Deşifresi ve Tematik Kodlama

Görüşmelerin bir kısmı manuel, bir kısmı ise çevrimiçi transkripsiyon yapan çok sayıda uygulama arasından ses dosyalarını gerçeğe en yakın şekilde metne dönüştürdüğü bilinen Transkriptor yazılımı aracılığıyla deşifre edilmiştir. Bununla birlikte ister Transkriptor yazılımı ister başka bir yazılım kullanılsın, transkripsiyonu yapılmış görüşmelerin mutlaka kontrol edilmesi ve gereken düzenlemelerin manuel olarak yapılması gerekmektedir. Bu nedenle, Transkriptor yazılımından alınan tüm dökümler inceleme ve düzenleme sürecine tabi tutulmuştur.

Görüşmeler, MAXQDA yazılımı aracılığıyla gerçekleştirilen tematik kodlama tekniğiyle analiz edilmiştir. Clarke ve Braun'un (2016) ifade ettiği üzere, tematik kodlama veriler içinde var olan benzerlikleri ve genellemeleri ortaya çıkarmak ve bu genellemeleri 'yapı' ya da 'kuram' şeklinde formel bilgi birikimiyle ilişkilendirmek için önemli bir analiz tekniğidir. Tematik kodlama süreci iki kodlama döngüsünden oluşmaktadır. Birbirinin peşi sıra gerçekleştirilen döngülerden ilkinde, bireylerin eylem ve etkileşim biçimlerinin birbirinden farklı dönemlerini keşfetmek için 'süreç kodlama (process coding)' (Saldana, 2016) tekniğinden yararlanılmıştır. Ardından ikinci kodlama döngüsünde ise, ilk döngüde tespit edilen dönemlerden her birine karşılık gelen davranış biçimlerinin (kurumların) tanımlanmasını sağlayacak olan 'örüntü kodlama (pattern coding)' (Saldana, 2016) tekniğinden yararlanılmıştır. Bu süreç sonunda toplam 2.095 kod

elde edilmiştir. Elde edilen kodların %74'ü kurumsal bağlama (%52'si Aliağa ve %22'si Haliç); %14'ü kurumların oluşması, gelişmesi, dönüşmesi veya ortadan kalkması süreçlerindeki faillere; kalan %12'si ise yer değiştirme sürecinin dinamiklerine ilişkindir (Şekil 4.3).



Şekil 4.3 Tematik kodlama sonucunda elde edilen kodların konularına göre dağılımı

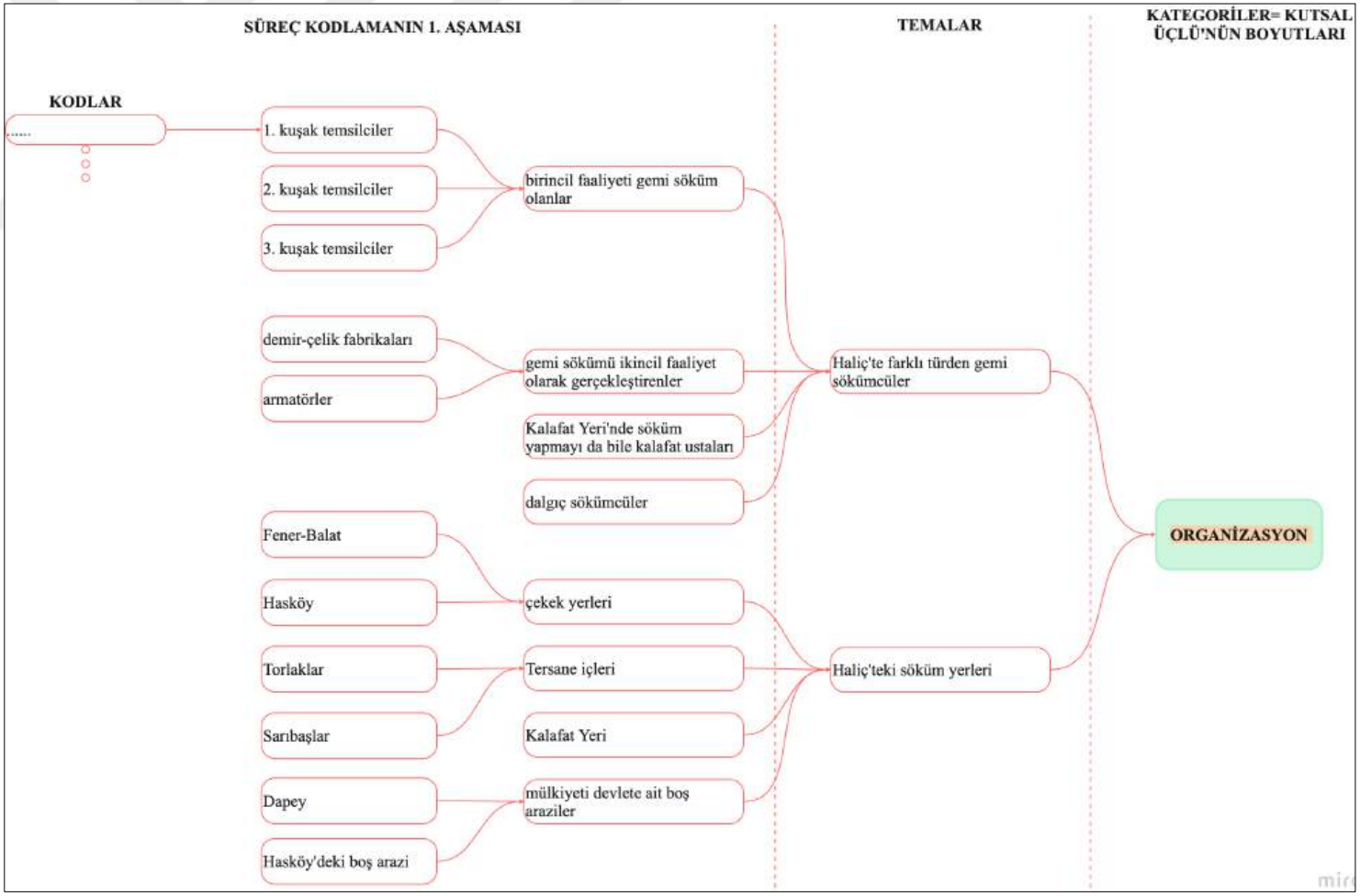
4.3.2.1 Kodlamanın Birinci Döngüsü: Süreç Kodlama

- **Haliç Dönemi**

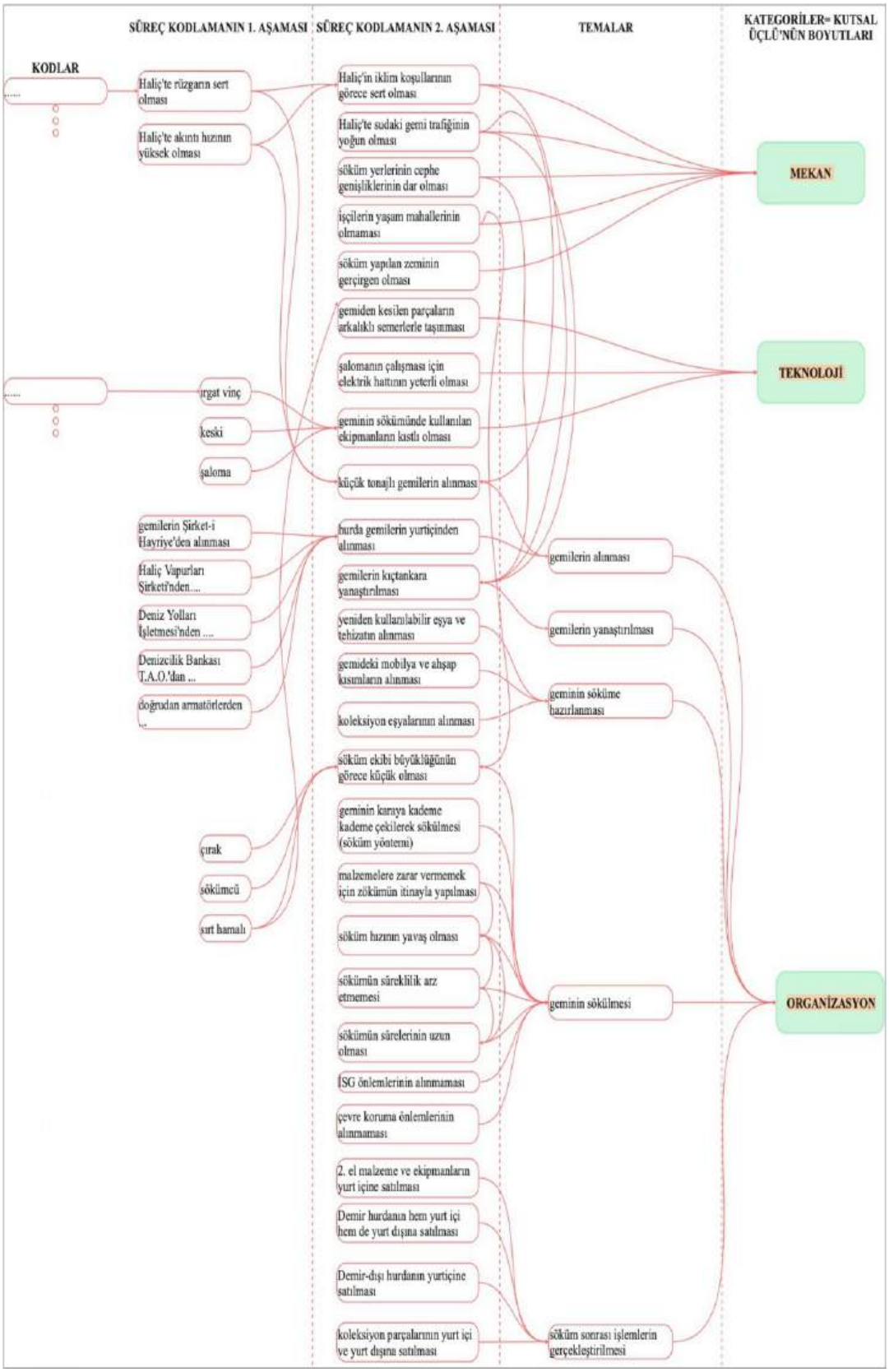
Haliç dönemi kapsamında yürütülen süreç kodlama döngüsünde, Türk gemi söküm endüstrisinin bu dönemde mekân, teknoloji ve organizasyon boyutlarında yeniden yapılanmaları zorunlu kılan dönüm noktalarına ilişkin ayrıntılı ve kesin bulgulara ulaşılamamıştır. Bu nedenle, bu dönemde kutsal üçlü alt dönemler üzerinden incelenememiş; bunun yerine, kutsal üçlüyü oluşturan boyutların genel görünümünü yansıtan bir kodlama süreci gerçekleştirilmiştir (Şekil 4.5). Söz konusu dönemin başlangıcı, gemi söküm faaliyetlerinin Haliç'te başladığı 1920 yılı; bitişi ise, gemi söküm de dahil olmak üzere tüm kirletici sanayi faaliyetlerinin Haliç'ten desantralizasyonuna yönelik kararın alındığı 1974 yılı olarak belirlenmiştir.

Haliç döneminde ayrıca endüstrinin organizasyon boyutu kapsamında, Haliç'te gemi söküm faaliyetlerinin nerelerde gerçekleştirildiği ve gemi söküm yapan

kişilerin/firmaların kimler/neler olduğuna ilişkin bir kodlama süreci gerçekleştirilmiştir. İlgili kod ve kategoriler Şekil 4.4'teki gibi özetlenerek endüstrinin organizasyon boyutuna eklenmiştir.



Şekil 4.4 Haliç'te gemi söküm yapılan yerler ve gemi sökümcüler

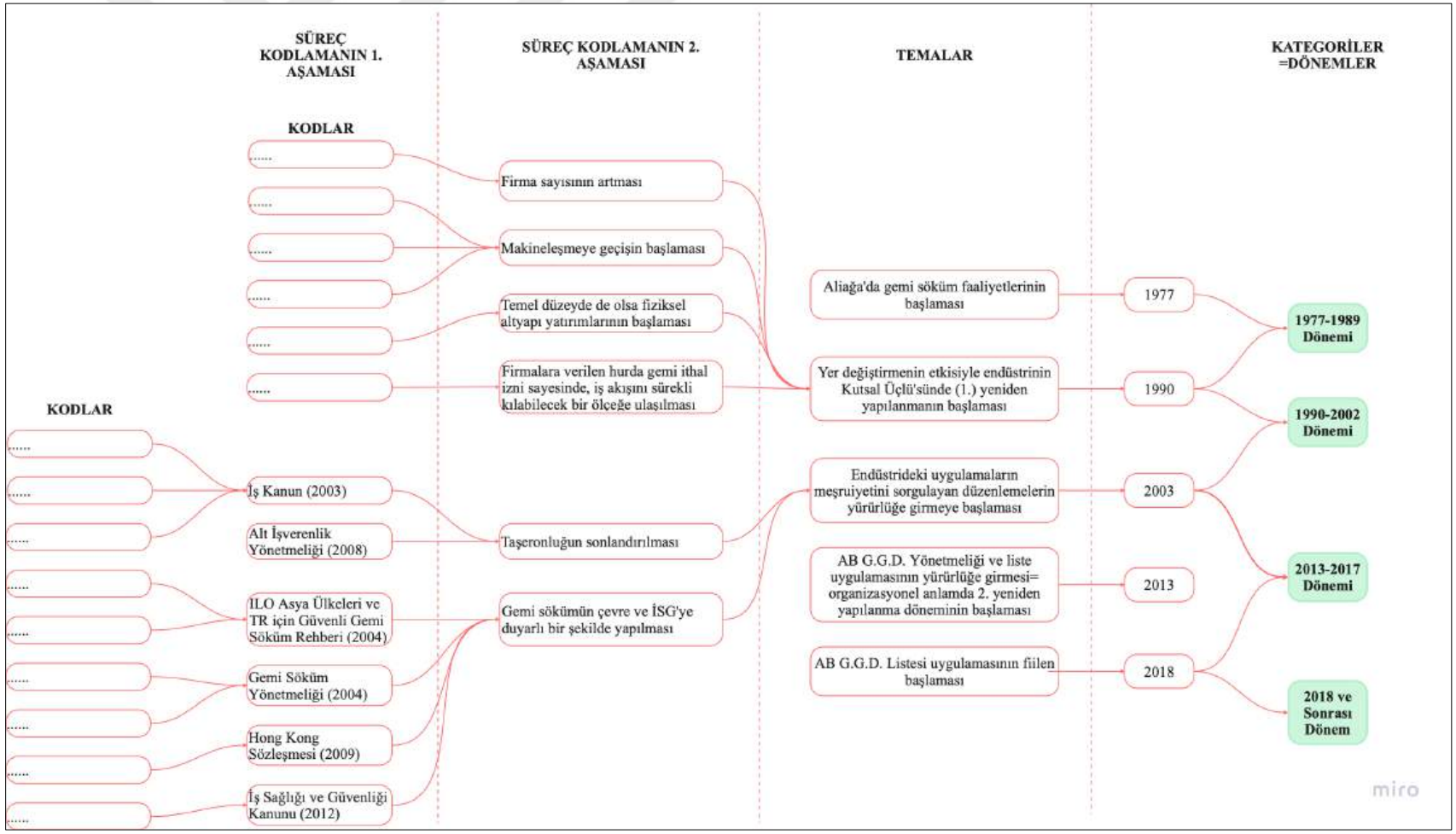


Şekil 4.5 Haliç döneminde (1920-1974), Türk gemi söküm endüstrisinde mekan, teknoloji ve organizasyon

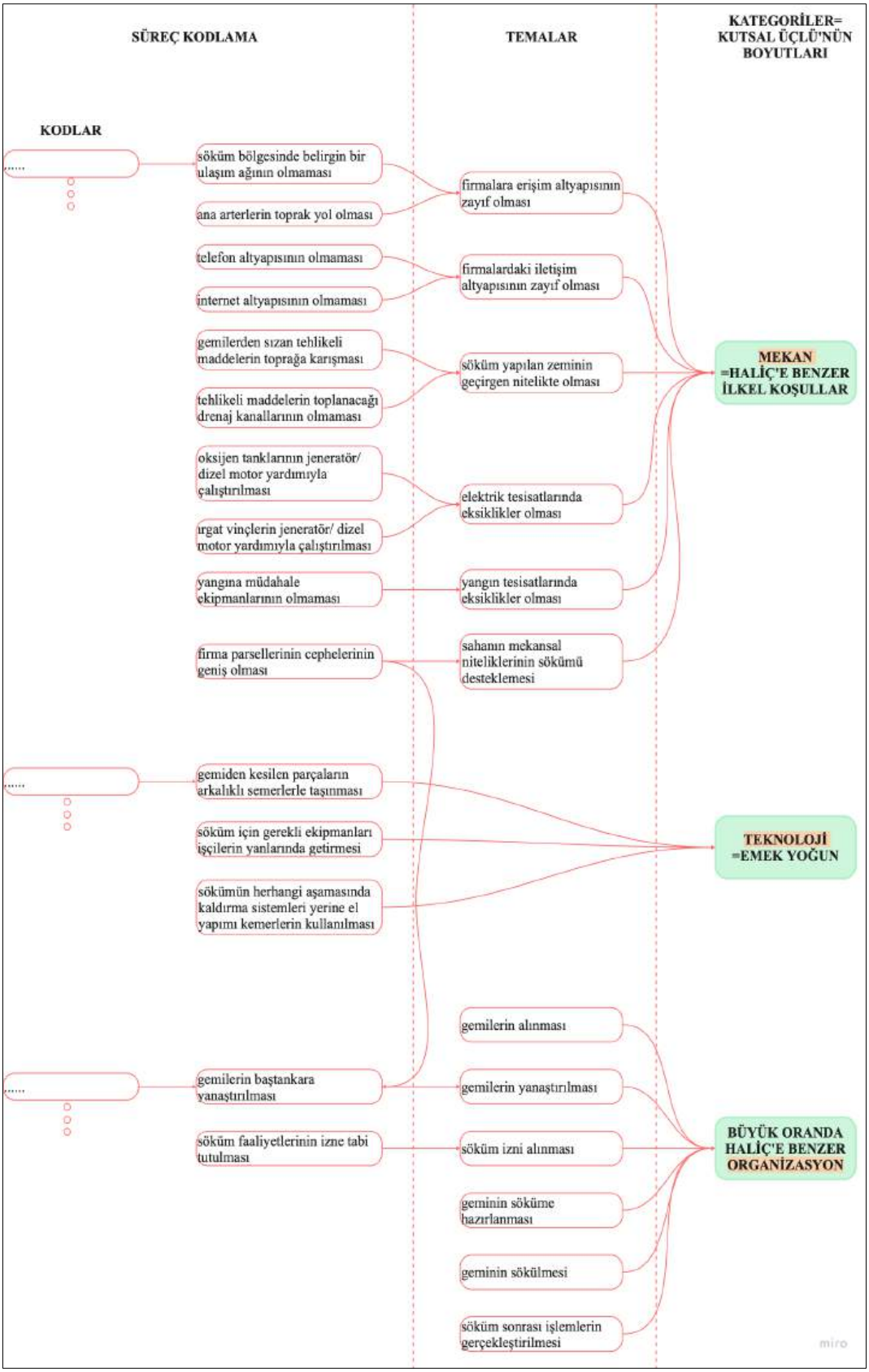
- **Aliağa Dönemi**

Bu kodlama döngüsünde, öncelikle görüşmecilerin anlatıları üzerinden Aliağa gemi söküm endüstrisinin mekansal, teknolojik ve organizasyonel boyutlarda yaşadığı dönüşümleri harekete geçiren dinamikler keşfedilmeye çalışılmıştır. Ardından, bu dinamikler endüstrinin 1977 yılından günümüze tabi olduğu düzenlemeler ile aynı dönemde organizasyonel alanda gerçekleşen dönüşümlere ilişkin belge ve diğer kaynakların incelendiği döküman analizi bulgularıyla ilişkilendirilerek değerlendirilmiştir. Bu bütüncül değerlendirme sonucunda, kutsal üçlünün farklı dönemleri ve bu dönemleri başlatan temel dinamikler Şekil 4.6'daki gibi ortaya konmuştur.

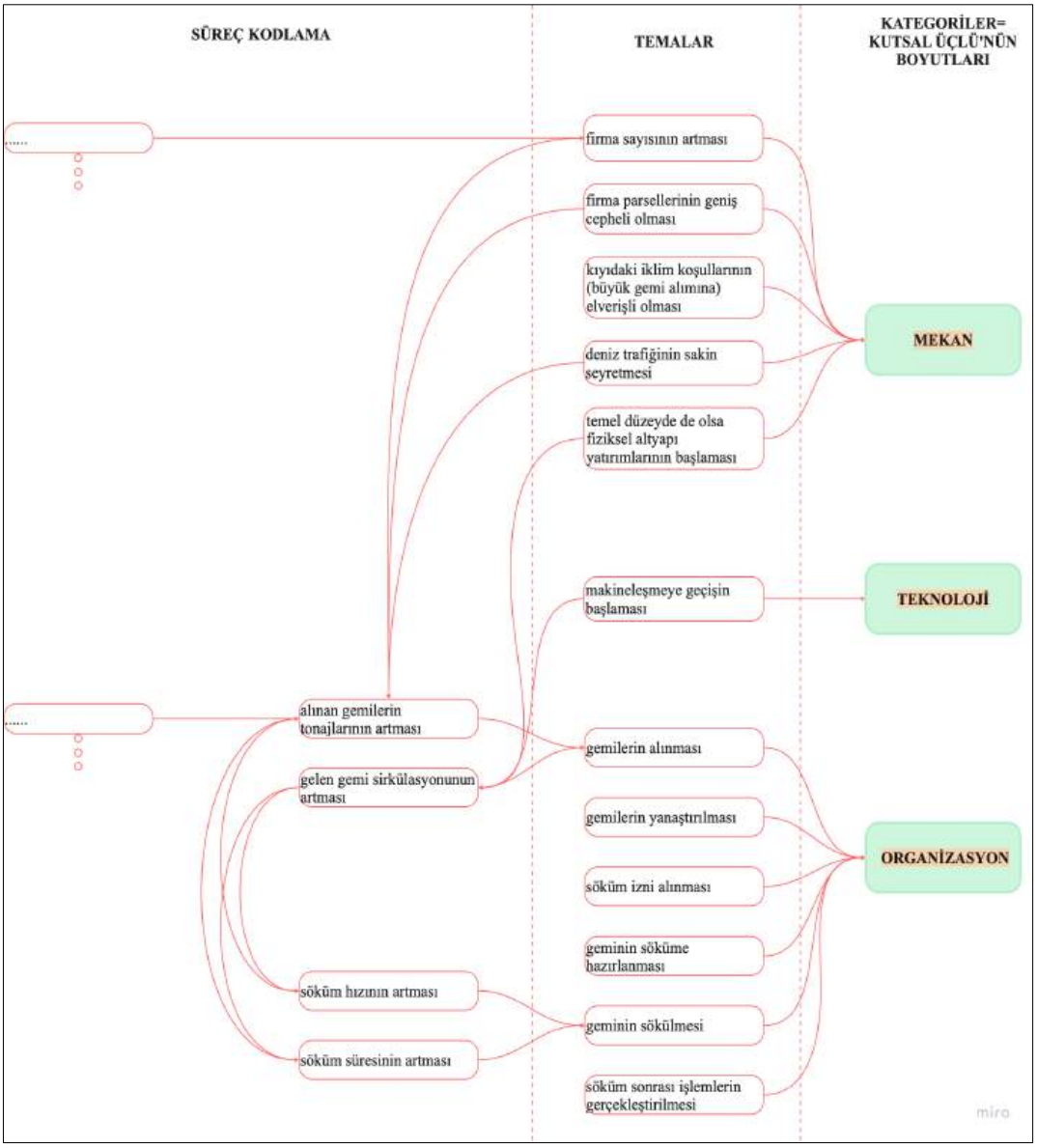
Kurumların ortaya çıkması, değişmesi, belirli dönemlerde süreklilik kazanması veya ortadan kalkması süreçleri endüstrideki mekansal, teknolojik ve organizasyonel koşulların yanı sıra bu koşullarda meydana gelen değişimlerle doğrudan ilişkilidir. Bu nedenle, örüntü kodlama döngüsüne geçilmeden önce her bir dönemde endüstrinin mekân, teknoloji ve organizasyon boyutlarına ilişkin temel dinamikler bu kodlama döngüsünde ayrı ayrı tanımlanmıştır (Şekil 4.7, 4.8, 4.9, 4.10, 4.11).



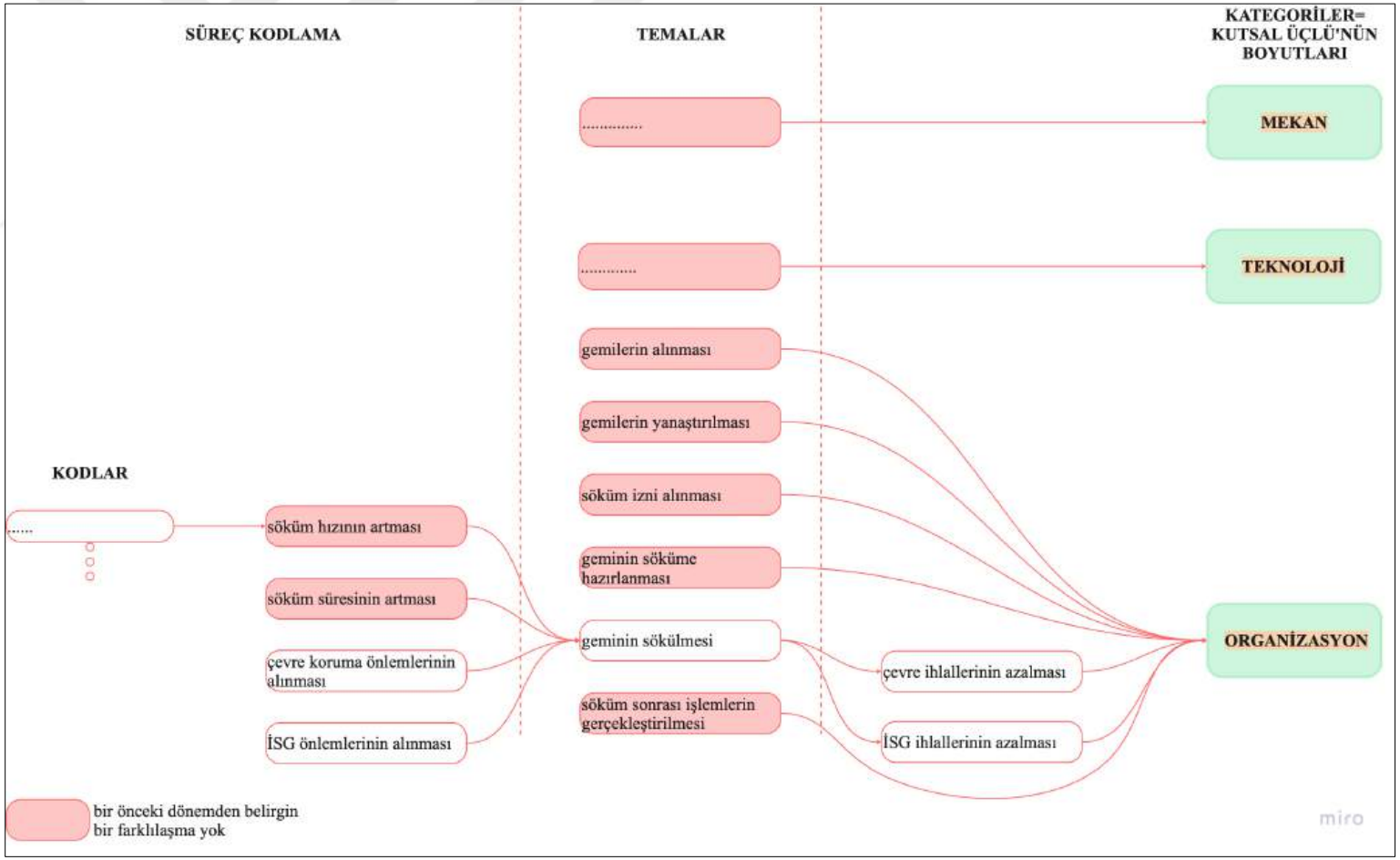
Şekil 4.6 Aliağa döneminde (1977-günümüz) Türk gemi söküm endüstrisinin mekân, teknoloji ve organizasyon boyutlarının farklı evreleri



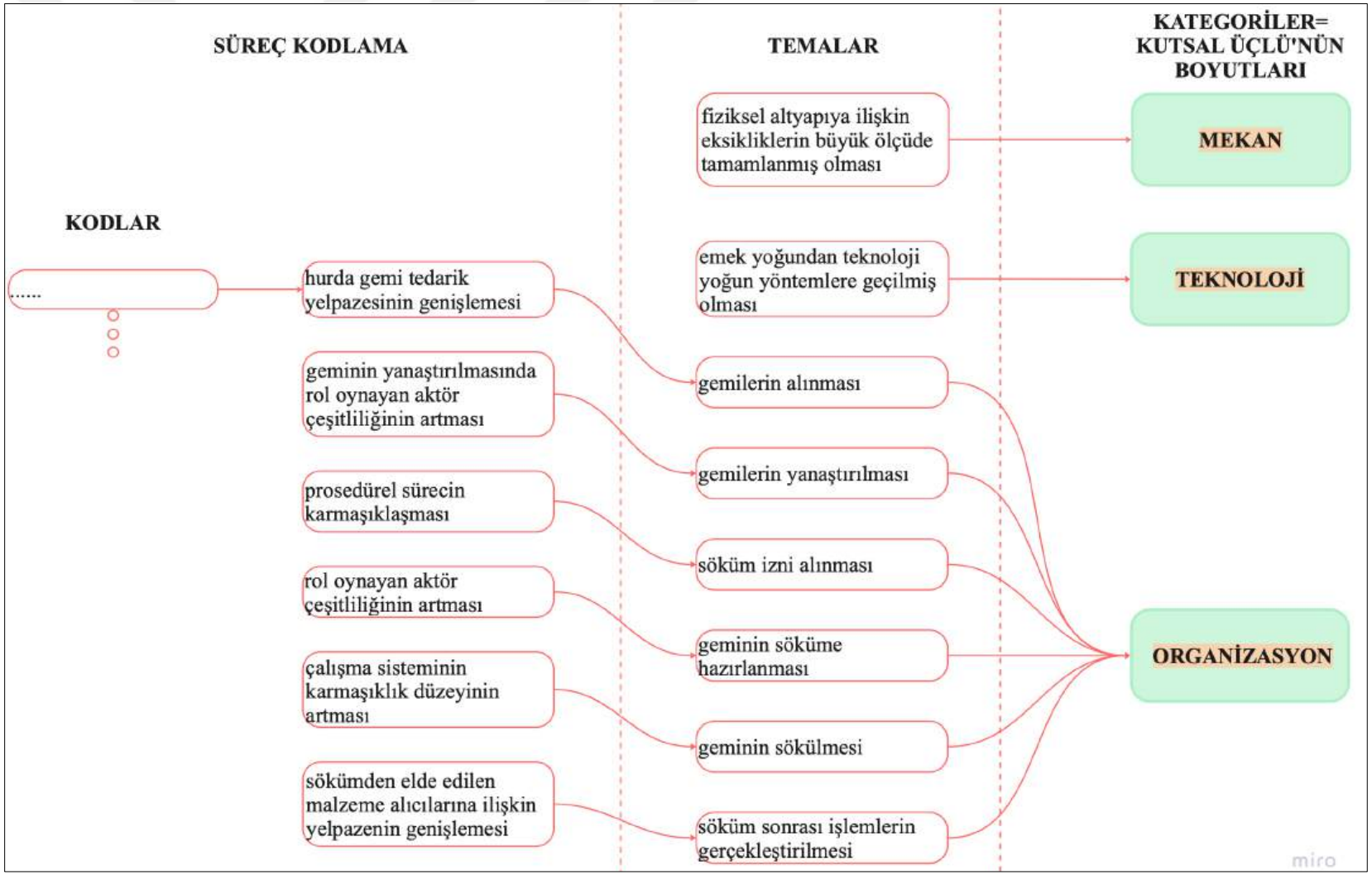
Şekil 4.7 1977-1989 döneminde Türk gemi söküm endüstrisinde mekân, teknoloji ve organizasyon



Şekil 4.8 1990-2002 döneminde Türk gemi söküm endüstrisinde mekân, teknoloji ve organizasyon

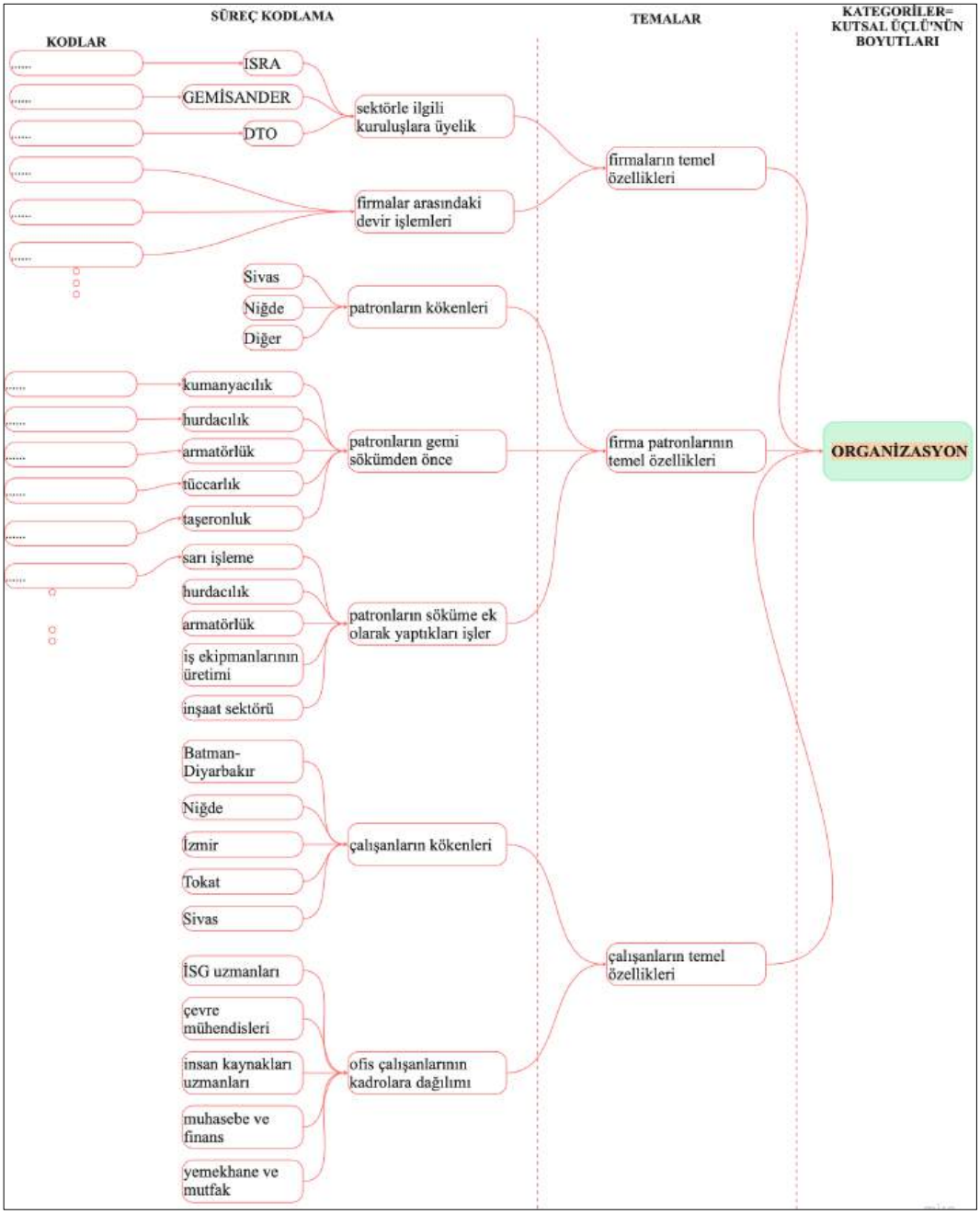


Şekil 4.9 2003-2017 döneminde, Türk gemi söküm endüstrisinde mekân, teknoloji ve organizasyon



Şekil 4.10 2018 ve sonrası dönemde Türk gemi söküm endüstrisinde mekân, teknoloji ve organizasyon

Diğer dönemlerden farklı olarak, bu dönemde organizasyon boyutu kapsamında firmaların, işverenlerin ve çalışanların temel özelliklerine ilişkin bir kodlama süreci daha gerçekleştirilmiştir. Bu süreç sonunda elde edilen kod-tema-kategoriler Şekil 4.11'deki gibidir.



Şekil 4.11 2018 ve sonrası dönemde firmalar, işverenler ve firma çalışanlarının temel özellikleri

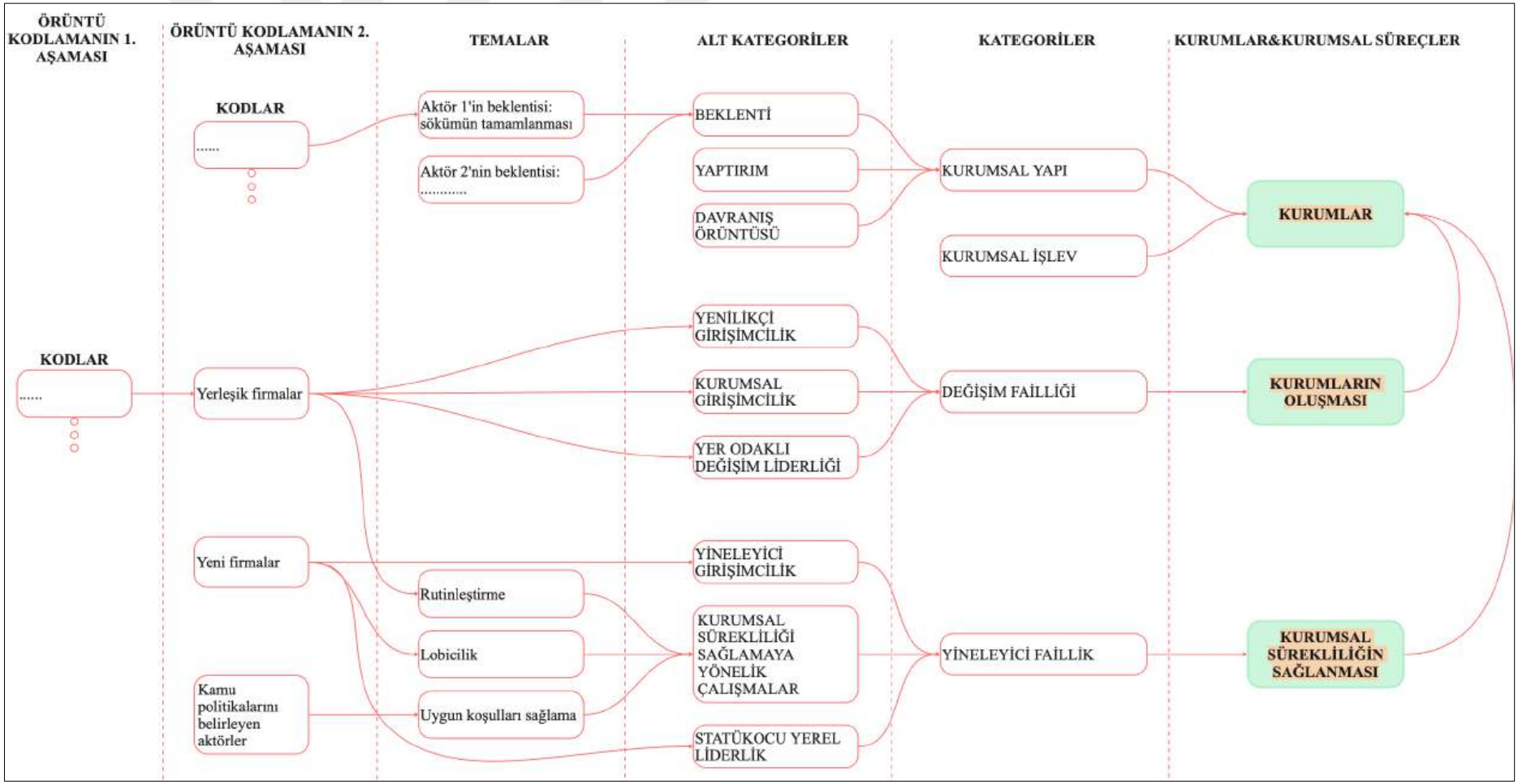
4.3.2.2 Kodlamanın İkinci Döngüsü: Örüntü Kodlama

- **Haliç Dönemi**

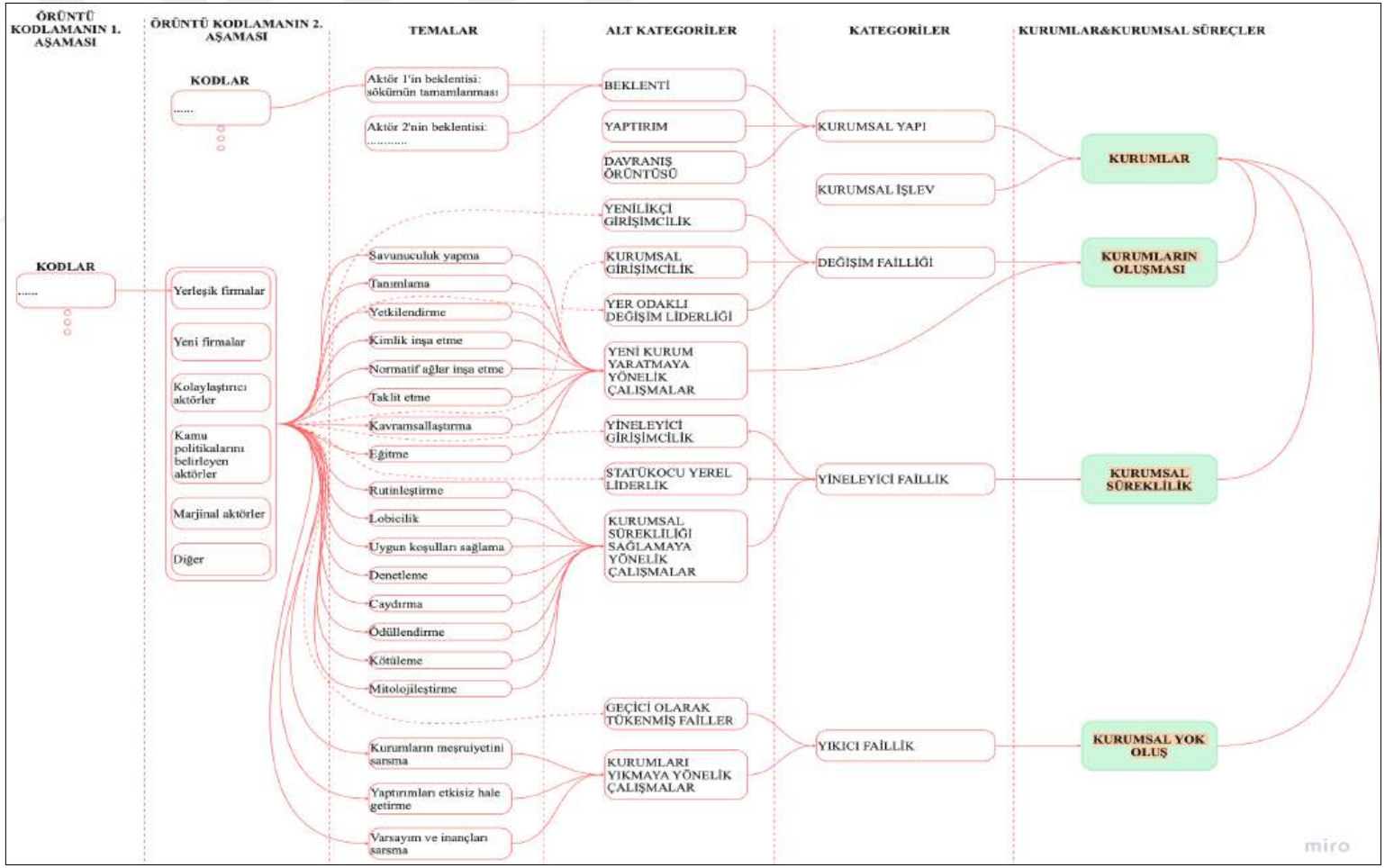
Haliç döneminde endüstrinin mekân, teknoloji ve organizasyon boyutlarıyla ilişkili olarak varlığını sürdüren kurumları belirlemek amacıyla gerçekleştirilen örüntü kodlama sürecinde, görüşmecilerin anlatıları üzerinden söz konusu kurumsal yapı ve işleve yönelik kategoriler ortaya çıkarılmıştır (Şekil 4.12). Kurumsal yapıya ilişkin kategoriler, bu yapıyı tanımlayan beklenti, yaptırım ve davranış örüntüsü başlıkları altında sınıflandırılmıştır.

- **Aliağa Dönemi**

Haliç dönemi için gerçekleştirilen örüntü kodlama süreci, aynı analitik şema üzerinden Aliağa dönemi için de uygulanmıştır (Şekil 4.13). Bununla birlikte, Aliağa dönemi dört alt dönem temelinde incelendiğinden söz konusu şema her bir alt dönem için ayrı ayrı üretilmiştir. Böylece, örüntü kodlama süreci sonunda 1920'den günümüze Türk gemi söküm endüstrisinde meydana gelen kurumsal süreçler (oluşum, süreklilik, yok oluş) ile bu süreçlerin failleri ortaya konmuştur.



Şekil 4.12 Haliç döneminde kurumlar



Şekil 4.13 Aliağa döneminin alt evrelerinde kurumları ve failleri tespit etmek amacıyla gerçekleştirilen örüntü kodlama (analitik) şeması

5
TÜRK GEMİ SÖKÜM ENDÜSTRİSİNİN HALİÇ DÖNEMİ (1920-1974)

5.1 Haliç'in Mekansal Kompozisyonu

Haliç'te gemi sökümün geçmişi Sultan 2. Abdülhamid'in eskiyen donanmasının sökülmeye başlandığı 1920'lere yani cumhuriyet öncesi yıllara dayanıyordu (Öndeş, 2023a, 2023b, 2024). Bu yıllarda başta Eugene Eugenides, Hüseyin İlhami Söker ve Avram Kohen[12] olmak üzere dönemin iyi bilinen sökümcülerinin kızaklarında[13] gerçekleştirilen söküm faaliyeti, Haliç'in oldukça heterojen mekânsal kompozisyonunda gemi inşa ve bakım-onarım faaliyetleriyle birlikte konumlanmıştı (Şekil 5.1). Bu kompozisyon içinde sökümcüler, Haliç'in Fener-Balat ve Hasköy olmak üzere karşılıklı iki kıyısında bulunan tersanelere komşu parsellerde yer seçmişti. Hasköy kıyılarında aynı zamanda gemi bakım-onarım faaliyetlerinin yoğunlaştığı kalafat yeri[14] bulunuyordu.

[12] Gemi sökümün Haliç dönemi tanıkları arasında 'Bay Kohen' olarak bilinmektedir.
[13] Haliç döneminde 'söküm yeri' yerine genelde 'çekek yeri ya da 'kızak' ifadeleri kullanılmaktaydı.
[14] Aynı zamanda görüşmeciler tarafından gemi sökümden elde edilen ikinci el malzeme ve ekipmanların satıldığı 'perşembe pazarı'nın sahil tarafı olarak da tarif edilmektedir.



Şekil 5.1 Kalafat yerine tamir-bakım için çekilen gemiler

*Gemi sökümün Haliç dönemi tanıklarından i5'in arşivinden alınmıştır.

Bazı tersanelerin sahil kısımları, mülkiyeti devlete ait araziler (Dapey ve diğerleri) ve kalafat yeri sahili çekek yerleri dışında gemi sökümün yapıldığı diğer yerleri temsil ediyordu. Söküm yapılan tersanelerden ilki Torlaklar Tersanesi'ydi (Şekil 5.3). Bu tersanenin sahibi tarafından da ifade edildiği üzere, tersane sahilinin bir kısmı o sıralar gemi söküm yapan Nazım Kalkavan'a ayrılmıştı. İlerleyen yıllarda burada, Nazım Kalkavan'ın oğulları Şadan ve Aynur Kalkavan gemi sökmeye

devam etti. Torlaklar Tersanesi dışında Fener ve Cibali arasındaki Sarıbaşlar tersanesinin sahilinde de gemi söküm yapılıyordu.

> "Zaten bizim çekek yeri dediğimiz; (ki) o zaman tersanelere çekek yeri denilirdi, (buralarda) ahşap tekneleri tamir ederdik. Fakat o bölümün, yani arazinin bir kısmında Allah rahmet eylesin oğlu da (Şadan Kalkavan) öldü, Nazım Kalkavan vardı. Şadan abi ile Aynur abinin babasıdır. O bizim ortağımızdı ama o gemi bozardı. Sadece o işe bakardı. Biz ona karışmazdık." (İ1)

Gemi inşa ya da bakım-onarım için gerekli malzeme ve ekipmanların sağlanması adına özellikle armatörler tarafından gerçekleştirilen söküm için başta Unkapanı Köprüsü ile kalafat yeri arasındaki Dapey olmak üzere mülkiyeti devlete ait araziler tercih ediliyordu. Haliç dönemi tanıklarından biri Dapey'de yapılan sökümü aşağıdaki gibi ifade etti:

> "Mesela bak Ordu Vapuru DAPEY'in önünde bozuluyor. Perçinli bir gemiydi bu gemi. DAPEY'de sökülüyor, sonra kalafatçılar tamir edip donatıyor. Orası İzmir Hanı, buraya bağlanırdı gemiler, donatılırdı. Bak, buraya kadar bozuluyor gemi. Buradan sonra da şekline göre gemi yapılıyor. Yokluk… Yok ki gemi." (İ5)

Kiralanan başka bir arazi organizasyonel alanın Hasköy sahillerinde yer alıyordu. Söküme dair herhangi bir altyapı unsurunun gözlenmediği bu arazilerde, geminin kesiminde kullanılan oksijen lambalarının çalışabilmesi için elektrik hattının çekilmesi yeterliydi. Son olarak, Unkapanı ve Karaköy köprüleri arasında perşembe pazarı da denilen kalafatçılar çarşısı sahilinde ya gemi bakım-onarım için gerekli malzemelerin temin edilmesi (Şekil 5.3) ya da tavaya kadar sökülen gemiden yeni gemi inşa edilebilmesi için söküm yapılıyordu. Görüşmeciler kalafat yerindeki işlevsel çeşitliliği aşağıdaki gibi aktardı:

> "İki köprünün arasında kalafat yeri vardı. Burada gemiler, kayıklar yapılırdı. Aynı zamanda elle gemiler sökülürdü." İ4 (gemi söküm)

> "… İlk zamanlar, böyle, tarlalarda gemi yapılıyordu. Resimleri de vardır hatta bende. Ondan sonra kabuk olarak tekne yapılır, kalafat yerine gelirdi. Çünkü her şey yani malzemeler burada olduğu için, elimizin altında yani, donatırdık gemiyi. İşte üç ay, beş ay, altı ay, bir sene sürerdi artık. Armatörün durumuna göre…" İ5 (gemi donatımı/inşası)

> "Şurası da kalafat yeri. Bütün Türkiye'nin tamir yeri burasıydı ve buraya gemiler günlük veya haftalık olarak acil şeyler için gelirdi. Gemiler kıçtankara olur, ustalar gelir ve dümeni arızalı, pompası arızalı ya da makine dairesinde sorun olan gemiyi tamir ederlerdi. Böylece gemiler tersaneye girmeden çıkıp giderdi. Kalafat yerinin önemi bu. Bütün torna tezgâhları vs. buradaydı. Yani bizim tersanelerin içinde hiçbir teçhizat yoktu." İ3 (gemi bakım ve onarımı) (Şekil 5.2)



Şekil 5.2 Kalafat yerinde kırılan gemi krankının tamiri

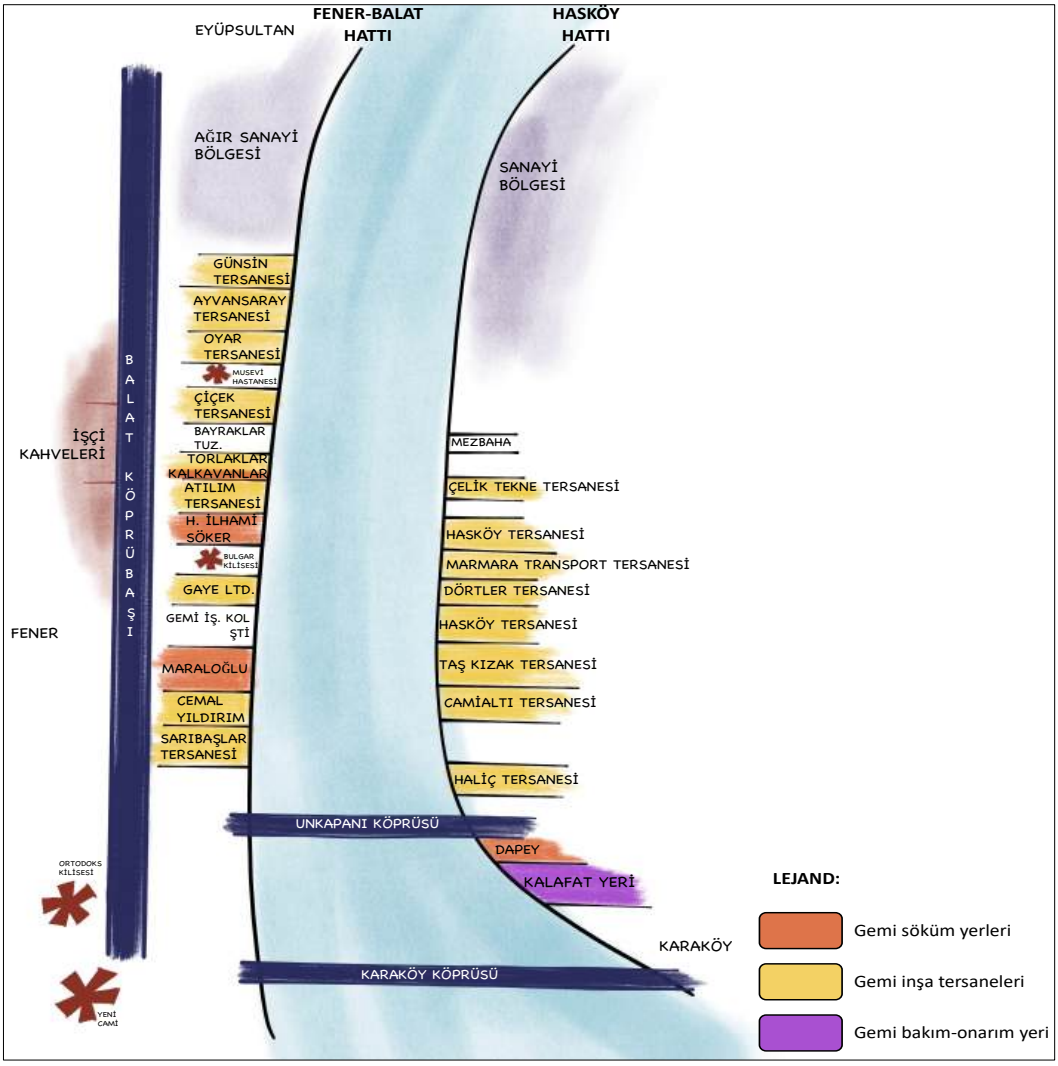
*Gemi sökümün Haliç dönemi tanıklarından i5'in arşivinden alınmıştır.

Söküm yerleri, tersaneler ve kalafat yerinin aynı mekânsal organizasyon içinde yan yana konumlanmasına neden olan başlıca etken, bu yıllarda gemi inşa ve bakım-onarım faaliyetleri nedeniyle hurda gemi sacı ve ikinci el gemi malzemelerine yönelik artan talepti (*diğer endüstrilerden kaynaklanan olumlu meşruiyet taşmaları*). Bu talebin iki temel nedeni vardı: gerek yeni gemi yapımında gerekse de gemilerin bakım-onarımında kullanılan malzemelerin yurt içi arzının kısıtlı olması ve dönemin ekonomik atmosferi göz önüne alındığında bu malzemeleri yurt dışından ithal etmenin güç olması. Bu koşullar altında farklı türden işlevler arasındaki mekânsal yakınlık, fiziksel sınırları son derece bulanık hale getiren ilişkilerin inşa edilmesini sağlıyordu. Bu sayede, söz konusu talebe hızlı bir şekilde yanıt verilebiliyordu. Bu durum, tersane çalışanları ve kalafat ustalarının ifadelerine aşağıdaki gibi yansıdı:

> "Geminin içindeki bazı teçhizatlar, mesela lumbuzuydu, pusulasıydı, dümen dolabıydı… Masalar, dolaplar hep değerlendirilirdi. Tersanede bize lazım olurdu. İlhami abi bize müsaade edersen bir girelim, bakalım, şurada bize lazım bir şey var mı diye sorardık. Kardeşimle bana çok güvenirdi. Hemen giderdik gemiye, gözümüze kestirdiğimiz şeyleri İlhami abiye derdik ki, abi bunları bize ayır. Hatta gidip biz sökerdik. Yoktu çünkü gemi yapanlar için malzeme yoktu. Nerede lumbuz yapan, nerede ırgat vinç yapan… Yok ki…

Ama şimdi Türkiye'de her şey var. Askeri gemiyi yüzde 80 yerli yapıyoruz. Düşünsenize…" (i1)

"Gemilerden sökülen parçaları, biz tabii biraz da ülke olarak geri kalmış olduğumuz için, yani hem malzemeyi tanımakta zorluk çekiyoruz hem de o zamanlar (bu malzemelerin) ithali çok zor oluyordu. Yani Türkiye'ye getirmesi. Çünkü döviz kıtlığı ki olduk olası var malum. O bakımdan, mümkün olduğu kadar dolaşır, gemi bozum[15] yerlerinden temin etmeye çalışırdık." (i2)



Şekil 5.3 Gemi sökümün Haliç'teki (İstanbul) organizasyonel alanı

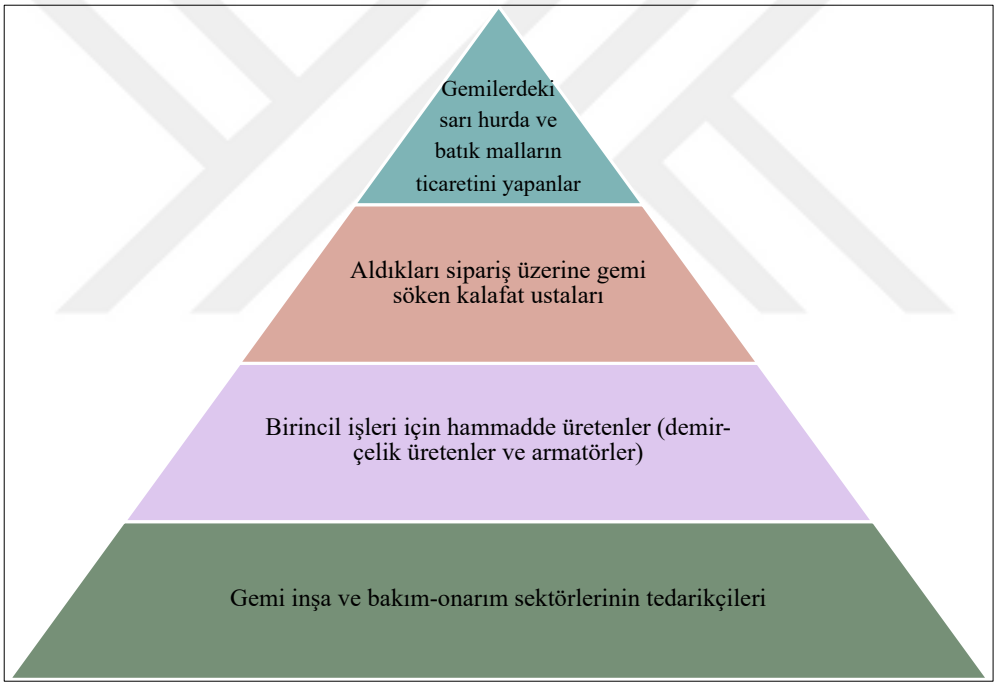
*Gemi sökümün Haliç dönemi tanığı olan görüşmecilerden i3 ile birlikte hazırlanmıştır.

[15] Türk gemi söküm endüstrisinin Haliç dönemi tanıkları tarafından, 'gemi söküm' yerine zaman zaman 'gemi bozum' ifadesi de kullanılmaktadır.

5.2 Haliç'te Gemi Sökümcüler

Haliç'te hurda gemi malzemelerinin arz tarafını söküm faaliyetiyle uğraşma nedenlerine göre birbirinden farklılaşan dört grup bireysel veya kollektif aktör oluşturuyordu (Şekil 5.4). İlk grupta, esas amacı gemi inşa ve bakım-onarım faaliyetlerinin ihtiyaç duyduğu malzemeleri sağlamak olan yani birincil faaliyeti gemi söküm olan aktörler yer alıyordu. O dönem ihtiyaç duyulan gemi malzemelerinin yurt içi arzı son derece kısıtlı olduğundan bu gruptaki sökümcülerin faaliyetleri tersaneler ve kalafat yerindeki operasyonların sürdürülmesi için elzemdi. Bu durum dönemin kalafat ustalarından birinin ifadelerine şu şekilde yansıdı:

> "Mesela büyük gemi diyelim… Büyük geminin bomlarını alırdık. Donatacağımız gemiye direk yapardık. Malzeme yok…" i5

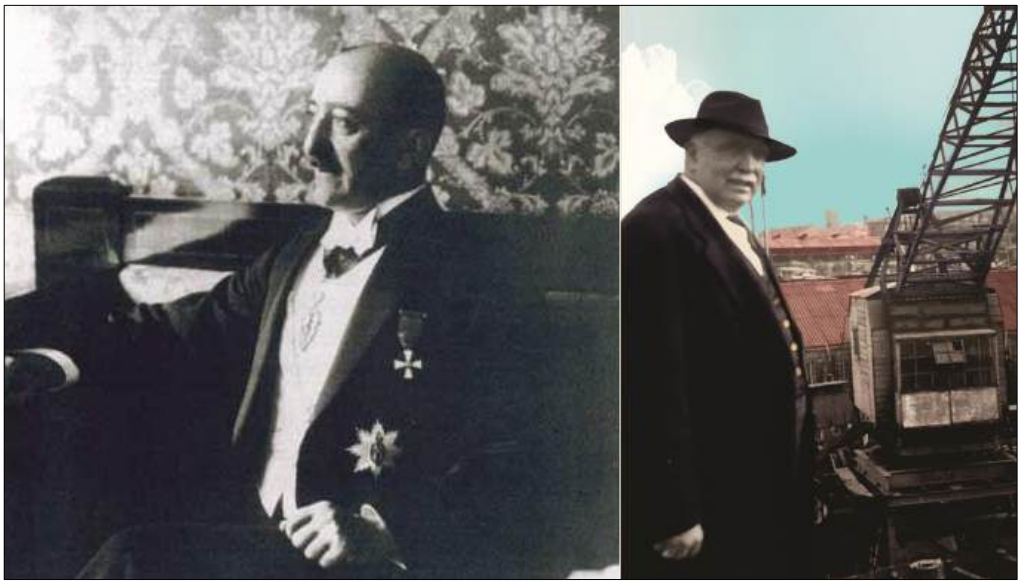


Şekil 5.4 Haliç'te farklı türden gemi sökümcüler

1920'lerden 1974'e kadar bu gruptaki aktörler, üç kuşak sökümcü tarafından temsil edildi. İlk kuşak temsilciler, 1920'lerin başında Haliç'te söküm faaliyetlerini başlatan Eugene Eugenides, Hüseyin İlhami Söker ve Avram Kohen'di (kurumsal girişimcilik) (Şekil 5.5). Çekek yerleri Fener-Balat kıyılarında yer alan Eugene ve Hüseyin İlhami bir yandan da armatörlük yapıyordu (Şekil 5.9). Ayrıca Eugene'in Fener civarında özellikle ahşap gemilerin sökümünden elde ettiği kerestelerı değerlendirip yurt içi ve yurt dışı pazarlara gönderdiği bir kereste ticarethanesi vardı

(Öndeş, 2023a, 2024). Eugene cumhuriyetin ilanını takip eden ilk yıllarda ülkeden ayrılırken (Öndeş, 2023c; 2024), Hüseyin İlhami ve çekek yeri Hasköy kıyılarında bulunan Avram Kohen 1970'li yıllara kadar gemi sökmeye devam etti. Hüseyin İlhami Söker dönemin en bilinen gemi sökümcüsüydü ve 1979 yılında ölene kadar yaklaşık 100 adet gemi söktüğü biliniyordu (Öndeş, 2020). Ayrıca görüşmecilerden biri tarafından ifade edildiği üzere, Hüseyin İlhami Galata'da gemi sökümcüler derneğinin kurulmasına öncülük etmişti (yer odaklı değişim liderliği):

> "(…) Bir de gemi sökümcüleri derneğinin kurucusuymuş dedem. İstanbul Beyoğlu Tünel'de kurulmuş..." (i6)



Şekil 5.5 Haliç'te gemi sökümün ilk kuşak temsilcilerinden Eugene Eugenides ve Hüseyin İlhami Söker[16] (Öndeş, 2023a, 2023b)

Söz konusu gruptaki sökümcülerin 1950'lerin sonlarından 1970'lere kadar Haliç'te faaliyet gösteren ikinci kuşak temsilcileri arasında en bilinenleri Nazım ve İbrahim Kalkavan, Kahraman ve Celal Sadıkoğlu ile Ömer Karaahmetoğlu'ydu (Şekil 5.7). Nazım Kalkavan dışındaki ikinci kuşak sökümcüler Fener ya da Hasköy kıyılarındaki ruhsatlı çekek yerlerinde faaliyet gösteriyordu. Bir yandan armatörlük de yapan Nazım Kalkavan ise, yukarıda ifade edildiği üzere Fener-Balat hattında Torlaklar Tersanesi'ne ait sahilin kendisine ayrılan kısmında söküm yapıyordu.

[16] Sağ resimdeki vinci, Hüseyin İlhami Söker söktüğü gemi hurdalarından yapmıştır (Öndeş, 2023b). Bu vinç, başta tersaneler olmak üzere, gemi sökümün Haliç'teki organizasyonel alanında yer alan diğer aktörler tarafından da kullanılmıştır. Gemi inşa, bakım-onarım veya söküm faaliyetlerinde kullanılacak makine ve ekipmanın oldukça kısıtlı olduğu bu dönemde, söz konusu vincin değeri, gemi sökümünün Haliç dönemine tanıklık etmiş olan tüm görüşmeciler tarafından dile getirilmiştir.

Nazım Kalkavan'dan sonra burayı sökümün üçüncü kuşak temsilcilerinden olan oğulları Şadan ve Aynur Kalkavan kiralayarak gemi sökmeye devam etti (yineleyici faillik).



Şekil 5.6 Haliç'te gemi sökümün üçüncü kuşak temsilcilerinden Aynur ve Şadan Kalkavan (Öndeş, 2017, s. 24)

Şadan ve Aynur Kalkavan 1970'lerin başlarında Hüseyin İlhami'nin Balat Köprübaşı Bereket Sokak'taki çekek yerini kiraladılar (Öndeş, 2023a) (Şekil 5.6). Aynur ve Şadan Kalkavan'la birlikte bu gruptaki sökümcülerin diğer üçüncü kuşak temsilcilerinden Ali Verel[17] ve Osman Önal, gemi söküm Haliç'te yasaklandıktan sonra şantiyelerini Aliağa'ya taşıyan ilk isimler arasında yerlerini aldı.

[17] Gemi sökümün Haliç dönemi tanıkları tarafından Ali Verel'in çekek yerinden 'Vereller' diye bahsedilmektedir.



Şekil 5.7 Haliç'te ilk grup gemi sökümcülerin temsilcileri

*Özellikle gemi sökümün Haliç dönemi tanıklarıyla gerçekleştirilen görüşmeler (i1, i2, i3, i4, i5 ve i6); Öndeş'ten (2017, 2020, 2023a, 2023b, 2023c, 2024) yararlanılarak oluşturulmuştur.

İkinci grup, ilk gruptaki sökümcülerin aksine sökümü esas işlerine yardımcı ikincil bir faaliyet olarak yapan aktörlerden oluşuyordu. Bu aktörler arasında işi demir-çelik üretmek olanlar sökümü hammadde ihtiyaçlarını karşılamak için yapıyordu. Böylece söküm sonunda elde ettikleri hurda demiri önce kendilerine ait haddehanelerde ergitip, ardından yine kendi fabrikalarında geri dönüştürüyorlardı. İşi armatörlük olanlar ise, yeni gemi inşasında kullanacakları gemi sacı ve diğer malzemeleri temin etmek için kalafat yerinde ya da Dapey gibi mülkiyeti devlete ait olan arazilerde söküm yapıyordu. Onlar için bu arazilerde gemi gövdesinin kesiminde kullanacakları şalomalara güç sağlayan bir elektrik altyapısının olması yeterliydi. Bu durum görüşmecilerden biri tarafından aşağıdaki gibi ifade edildi:

> "En son hatırladığım Hakan gemisi 79 yılında söküldü. Bir gemiyle çarpışmıştı. Dragon diye bir gemiyi batırmıştı boğaz ağzında. Onun da baş tarafı baya yara almıştı. E çok da eski (bir) gemiydi. Oraya bağladılar, Dapey'in önüne. Bir müddet orada kaldı, sonra orada bozuldu. Diğerleri, Fener'de bir tane, Balat'ta, Hasköy'de var. Hasköy'deki yerin sahibi yoktu esasında, bir yer, kiralıyorsun sökmek istediğin zaman. Yani orada bir yer bulduğunda bozuyor insanlar, armatör müdür nedir. Artık duruma göre. Orada elektrik olsun yeter, bozuluyor gemi." (İ5)

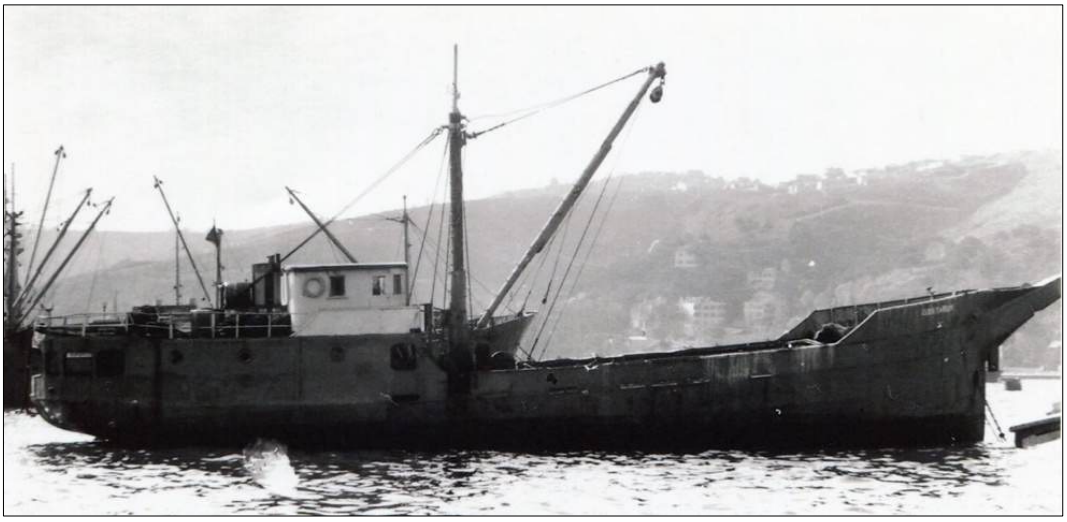
Üçüncü grupta, kalafat yerinde yetişen ve şalomayla kesim yapmayı da bilen çoğu Sivas veya Tokatlı kalafat ustaları yer alıyordu. Bu ustalar ya armatörler veya haddehaneler tarafından kendilerine verilen gemilerin sökümünü gerçekleştiriyor ya da tava kısmına kadar söktükleri hurda gemilerden yeni gemi inşa ediyordu. Gemi söküm Haliç'te durdurulduktan sonra, bir kısmı gemi inşa ve bakım-onarım işlerinde çalışmak üzere Tuzla Tersaneler Bölgesi'ne; diğer kısmı ise, tıpkı üçüncü

kuşak sökümcüler gibi gemi sökümde çalışmak üzere Aliağa'ya giden kalafat ustalarıyla ilgili görüşmecilerin gözlemleri aşağıdaki gibiydi:

> "55-65 arası dönemde, yani hiç malzeme olmayan dönemde devlet elindeki eski vapurları, şehir hattı vapurlarını, römorkörleri, askeri gemileri hep hurdaya ayırdı. Bunları kim aldı dersek, bozmacıların dışında armatörler aldı. Şimdi armatör bunu alıyor, getiriyor, işte Balat'a Ayvansaray'a yahut Hasköy'e. Çağırıyor ustayı. O zamanın ustaları bunlar, kalafat ustaları. Ahmet usta hadi benim gemimi hallet diyor. Gemi bir güzel kesiliyor. Tava kalana kadar, alt taban yani. Sonra, o tavanın formu kullanılıyor. O forma göre koster yapılıyor, gemi yapılıyor." (İ4)

Dördüncü ve son grup ise, ekipleriyle birlikte Haliç de dahil olmak üzere ülkenin herhangi bir yerindeki batık gemileri bulup söken dalgıç sökümcülerden oluşuyordu. Bu gruptaki çok sayıda sökümcü arasında en bilinenleri Şakir Kopuz ve Zafer Kalkavan'dı (Öndeş, 2023c). Öncelikli amaçları gemilerdeki sarı hurdayı[18] ve batık malları almak olan dalgıç sökümcülerden Haliç dışında söküm yapan bazıları, elde ettikleri malzemeleri Fener-Balat kıyı bandının gerisindeki depolarında muhafaza ediyordu (Öndeş, 2023a). Bu sayede kıyı hattındaki tersanelere ve Kalafat Yeri'ne hurda demir ve ikinci el gemi ekipmanlarının satışını gerçekleştirebiliyorlardı. Görüşmecilerin dalgıç sökümcülerle ilgili gözlemleri aşağıdaki gibiydi:

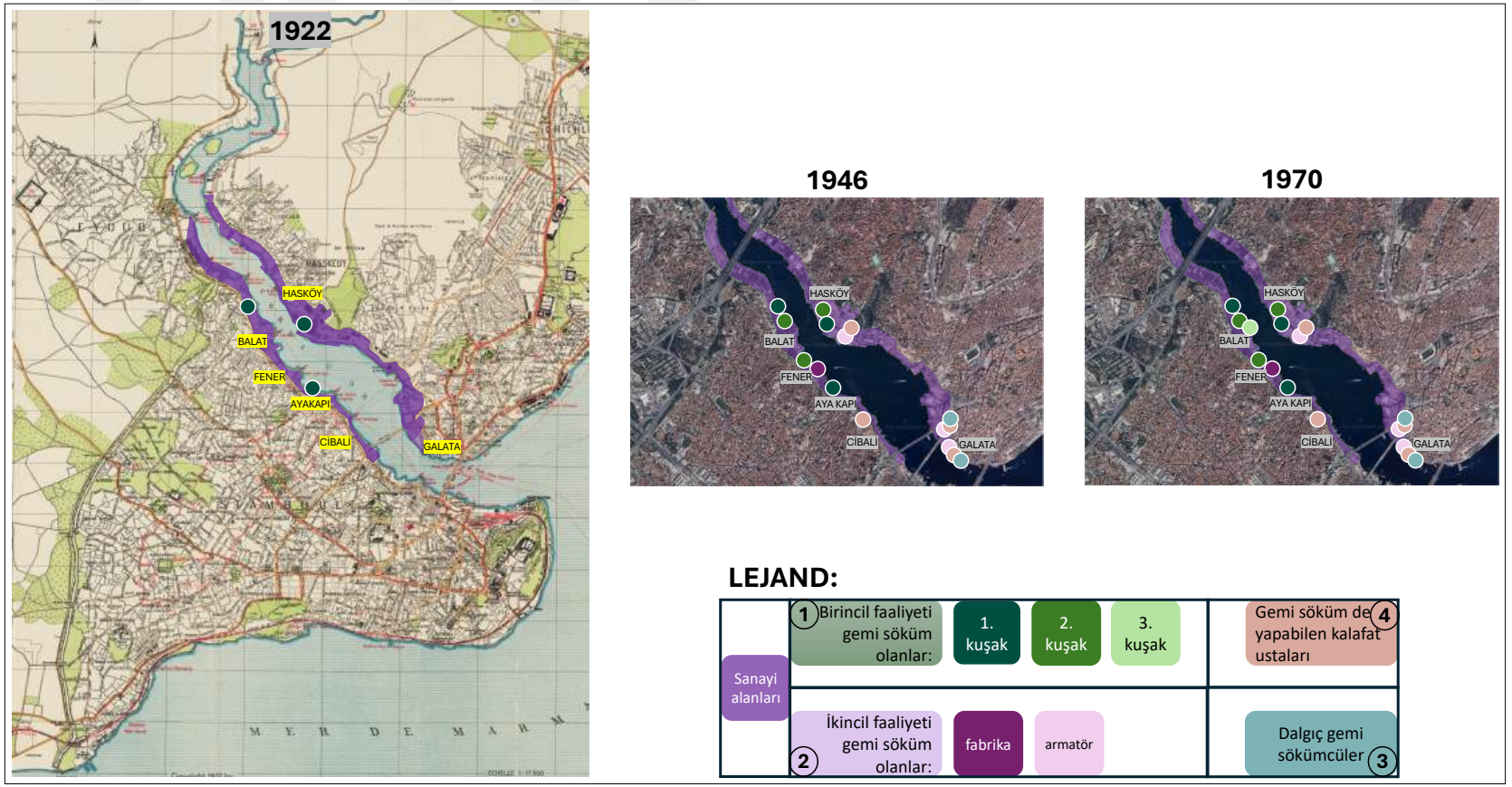
> "Onların algarnaları vardı, biz onların (algarnaların) kafalarına çıkma yapıyorduk. (Çıkmalara) Onlara makara takıyorduk. Böylece, (algarna) denizdeki batık gemiyi kaldırabiliyordu. Derinden alıp sığ yerlere götürüyordu. İşte orada kestikçe söküp satıyordu." (İ4) (Şekil 5.8)



Şekil 5.8 Dalgıç sökümcülerden Rıza Kalkavan'ın algarnası

*Gemi sökümün Haliç dönemi tanıklarından i5'in arşivinden alınmıştır.

[18] Sarı, bakır, kızıl renkteki demir dışı metallerin genel adıdır.



Şekil 5.9 Haliç döneminde gemi sökümcülerin mekansal dağılımı

*Özellikle gemi sökümün Haliç dönemi tanıklarıyla gerçekleştirilen görüşmeler (i1, i2, i3, i4, i5 ve i6); Kopuz (2003); ve Öndeş'ten (2017, 2020, 2023a, 2023b, 2023c, 2024) yararlanılarak oluşturulmuştur.

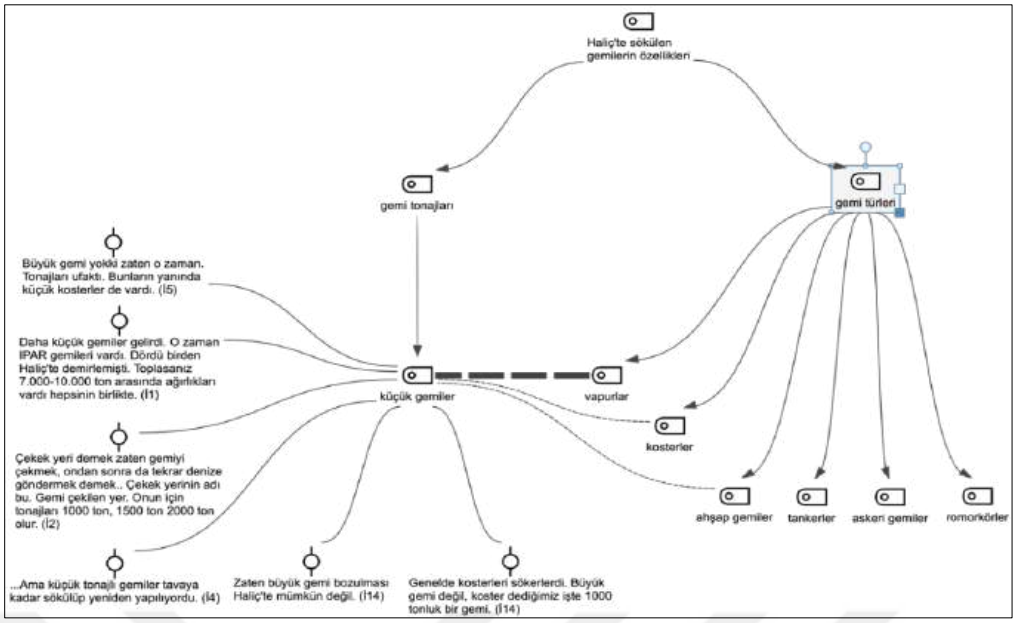
5.3 Haliç'te Mekân, Teknoloji ve Gemi Sökümün Organizasyonu

1920'lerden gemi sökümün diğer endüstriyel faaliyetlerle birlikte Haliç'te oluşan kirlilik nedeniyle yasaklandığı 1974 yılına kadar söküm faaliyeti sırasıyla hurda gemilerin satın alındığı, kıyıya yanaştırıldığı, söküme hazırlandığı, söküldüğü ve sökümden elde edilen malzemelerin yurtiçi ve yurtdışındaki pazarlara gönderildiği beş aşamada gerçekleştiriliyordu.

Gemi alımı: Haliç'te sökülmek üzere alınan gemiler çoğunlukla Şirket-i Hayriye (1851-1945), Haliç Vapurları Şirketi (1910-1941), Deniz Yolları İşletmesi[19] ve Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı (T.A.O.) (1951-1983) tarafından satışa çıkarılan gemilerdi (Öndeş, 2020, 2023a) (Şekil 5.16). Örneğin, Hüseyin İlhami ve ortağı Sami Bali gemi söküme Haliç Vapurları Şirketi tarafından satışa çıkarılan İngilizlerin savaşta kullandıkları Amerikan denizaltı gemilerini alarak başladı (Öndeş, 2020). Benzer şekilde Bandırma Vapuru, Deniz Yolları İşletmesi tarafından Hüseyin İlhami'ye satıldı (Öndeş, 2020). Hurda demire ve ikinci el gemi malzemesine ihtiyacın arttığı 1955-1965 yılları arasında devletin hurdaya çıkardığı gemiler, aralarında Denizcilik Bankası T.A.O.'nun da bulunduğu kuruluşların ihaleleri aracılığıyla sökümcülere satıldı. Bunlar dışında, doğrudan armatörlerden alınan gemiler de vardı. Bununla birlikte, Haliç'in iklim koşulları, sudaki gemi trafiği ve çekek yerlerinin cephe genişlikleri büyük gemilerin yanaşmasına izin vermediğinden söküm için alınan gemiler çoğunlukla birkaç bin tonluk küçük gemilerdi. Ağırlığı nadiren 10.000 tonlara kadar çıkabilen bu gemiler arasında askeri gemiler, vapurlar, tankerler, römorkörler ve kosterler yer alıyordu (Şekil 5.10). Haliç'in büyük gemilerin alınmasına izin vermeyen koşulları, görüşmecilerin ifadelerine aşağıdaki gibi yansıdı:

> "Çünkü yer yok. Çekek yeri dar (ve) küçük. Çekemiyor büyük gemiyi. Çok zordu." (İ14)
>
> "(Gelen gemi) Haliç'teki rüzgâra dayanabilecek boyutlarda olmalı ilk olarak. İkincisi, Haliç'in trafiğini önlemeyecek tonajda olmalıydı. Fazla büyük, kocaman bir gemiyi getirip, yani 100 000 tonluk bir gemiyi getirip, Haliç'te bozamazdınız. 30.000-40.000 tonluk gemiler bile çok büyük olurdu. Neden? Çünkü, zincirini tam uzaktan atar. Zincir şöyle çapraz, buralara atmak zorunda… E yani şimdi bu da Haliç'in neredeyse karşı yakasına gidecek. Dolayısıyla, Haliç'in seyrüsefer dediğimiz trafiği göz önüne alındığında, fazla büyük gemileri bağlayamazdınız." (İ3)

[19] Şirket-i Hayriye ve Haliç Vapurları Şirketi'ni satın alıp cumhuriyetin ilk yıllarında kurulmuştur (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024)



Şekil 5.10 Haliç'te sökülmek için alınan gemilerin tonaj ve türleri arasındaki ilişkiye ait kod modeli

*Çizgi kalınlıkları kod sıklığını/frekansını yansıtmaktadır.

Geminin Yanaştırılması: Haliç'in sökülecek geminin büyüklüğü üzerinde belirleyici olan mekânsal koşulları, gemilerin sahile hangi yöntemle yanaştırılacağı üzerinde de etkiliydi. Denizdeki yüksek akıntı hızı ve şiddetli rüzgârın yanı sıra çekek yerlerinin dar cepheli oluşu, gemilerin tam yol ileri[20] ve baştankara yanaşmasını engelliyordu. Bu nedenle, gemiler çekek yerlerine kıçtankara yanaştırılıyordu. Bu durum görüşmecilerden biri tarafından aşağıdaki şekilde ifade edildi:

> "Gemiler kıçtankara buraya zincir atar, demir atar; çünkü çok rüzgarlıdır burası. Baştankara yaparsa, sürüklenir sahile yaslanır. Onun için demir atar, kıçtankara yapar. Ondan sonra, altında tavası kalıncaya kadar sökülmeye devam edilir." (İ3)

Söküme Hazırlık: Bu aşamada ırgat vinçler yardımıyla söküm yeri sahiline bağlanan/demirlenen gemiden, yaşam mahali ekipmanları (sofra takımları, perdeler, gemi mobilyaları vb. gibi), navigasyon cihazları, solas gereçleri[21] ve makine ekipmanları olarak gruplandırılan yeniden kullanılabilir eşya ve teçhizat (mürettebat dolapları, sıhhi tesisat, ısıtma-soğutma cihazları, radyatörler, seyir cihazları, radar, kumanda, dümen vb.) alındıktan sonra söküm aşamasına geçiliyordu (Öndeş, 2023c; Özer, 2005). Görüşmeciler tarafından ifade edildiği

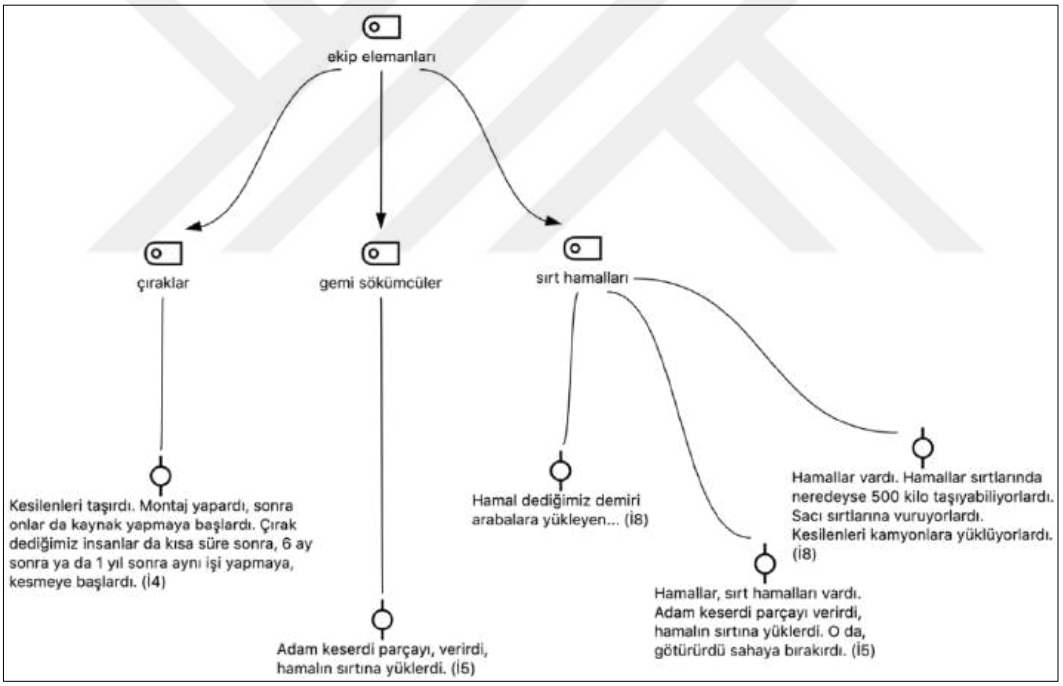
[20] Bir denizcilik terimi: 'Tüm güçle'.
[21] Can güvenliği ekipmanları.

üzere gemiyi söküme hazırlayan ekipler arasında, söküm aşamasında meydana gelebilecek olası bir yangını önlemek için geminin ahşap kısımlarını söken marangozlar ve gemideki koleksiyoner eşyaları alan ekipler de vardı.

> "Yani şimdi kullanışlı malzemeleri, ahşabiye malzemeleri, oksijen(le) girmeden önce söküp çıkarıyorlar. Her an yanabilir çünkü. Dolap vs. ahşabiye kısımları." (İ3)

Gemi Söküm: Söküm oksijen lambasıyla[22] kesim yapmayı bilen sökümcüler[23] (üç-dört kişi), onların yardımcıları olan çıraklar (beş-altı kişi) ve sökülen parçaları nakliye araçlarına taşıyan sırt hamallarından oluşan on-on beş kişilik ekiplerle gerçekleştiriliyordu (Şekil 5.11). Söküm yerlerinin fiziksel koşulları daha büyük ekiplerle çalışılmasına izin vermiyordu. Görüşmecilerden biri bu durumu şu şekilde açıkladı:

> "Şimdi şöyle diyeyim, çok fazla insan çalıştırma imkânı yok. Çünkü onlara, örneğin, soyunma yeri lazım, yıkanacak yer gibi imkanlar lazım… O kadar imkân olmadığı için 10-15 kişilik bir ekip ancak çalışabilir." (İ3)



Şekil 5.11 Haliç'te gemi söküm ekibi elemanları ve görevlerine ilişkin kod modeli

Güverte kısmından başlanarak tavaya kadar sökülüp hafifletilen gemi, bu aşamada olabildiğince karaya çekiliyordu. Tava kısmı kesildikçe geminin kademe kademe çekilmesine devam ediliyordu. Gemilerin söküm yöntemi görüşmeciler tarafından aşağıdaki gibi ifade edildi:

[22] Kaynak lambası ya da şaloma da denmektedir.
[23] Ya da 'kaynakçılar', 'şalomacılar'.

> "Şöyle, İlhami Bey'in bir rıhtımı vardı. Oraya yanaştırıyordu gemiyi. İşte üstündekileri ala ala, söke söke gemiyi belli bir seviyeye getiriyordu. Alçaltıyordu iyice. Ondan sonra, onu karaya çekiyordu. Kesmeye devam ediyordu." (İ1)
>
> "Bak, şu İlhami'nin önü. İlhami hemen şuralarda. Demir atmış gemi, söküyor. Deniz seviyesine bir metre kala geriye doğru çekiyor, kıyıya çekiyor yani, boş arsaya çekiyor ırgatla." (İ3)
>
> "Kestikçe çekilirdi, kestikçe çekilirdi. Sonra nihayetinde sökülüp, her türlü parçası ayıklanarak bitirilirdi." (İ1)

Çıraklar tarafından her seferinde sökülecek kısmın kontrolü yapılıp bu kısım yanıcı maddelerinden arındırıldıktan sonra, sökümcüler sacı levhalar halinde kesmeye devam ediyordu. Elde edilen parçaların elleçlemesi de tamamlandıktan sonra, demir levhalar kamyonlara taşınmak üzere hamalların sırtına (arabalarına) yükleniyordu (Şekil 5.12).



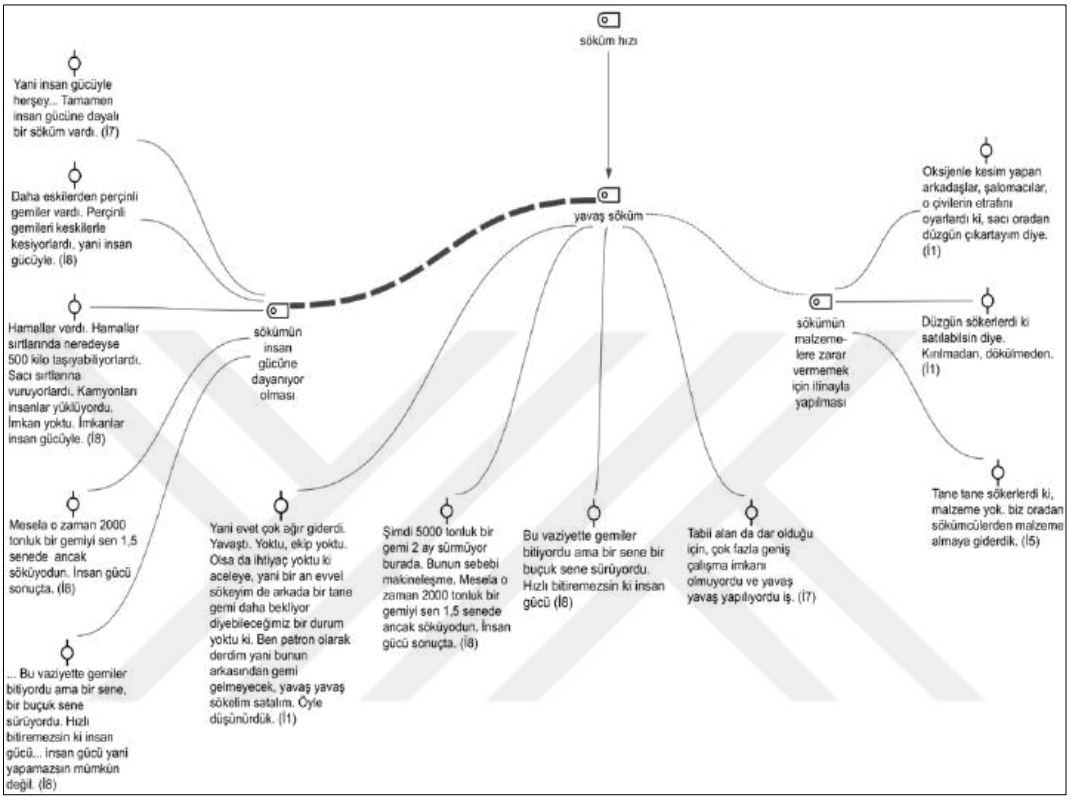
Şekil 5.12 Hamalların ağır yükleri taşıdıkları arabalar

*Gemi sökümün Haliç dönemi tanıklarından i5'in arşivinden alınmıştır.

Geminin karaya bağlanmasında kullanılan ırgat vinçlerle gemi gövdesinin kesiminde kullanılan keski ve şaloma dışında başka bir teknolojik ekipmanın bulunmadığı Haliç döneminde, söküm büyük ölçüde insan gücüne dayanıyordu. Bunun yanı sıra sökümün malzemelere zarar vermemek için itinayla yapılması, söküm hızını azaltırken süreyi arttırıyordu (Şekil 5.13). Gelen gemi sirkülasyonunun da nispeten yavaş olduğu bu dönemde, geminin tamamının

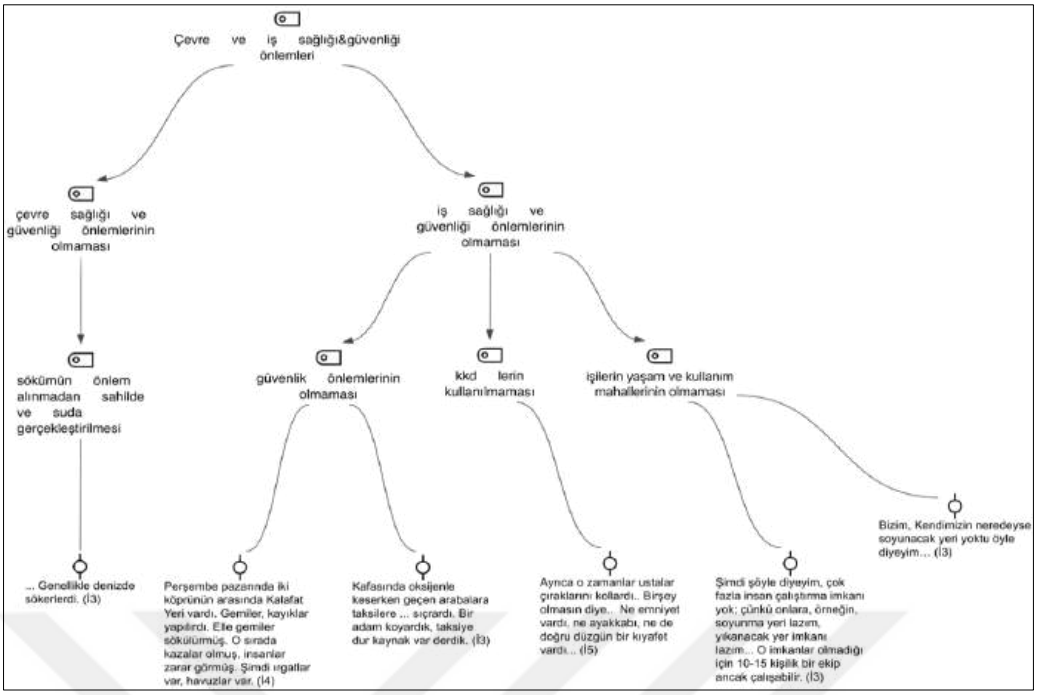
sökülmesi bir yılı aşkın bir süreyi bulabiliyordu. Bu durum görüşmecilerden biri tarafından aşağıdaki gibi aktarıldı:

> "Valla gemiler 2000 ton da gelirdi, 5000 ton da. Mesela o zamanlar 2000 tonluk bir gemiyi sen bir buçuk senede ancak sökebilirdin. Hızlı bitiremezsin ki, insan gücü sonuçta. Şimdi 5000 tonluk bir geminin sökümü iki ay sürmüyor Aliağa'da. Bunun sebebi makineleşme." (i8)



Şekil 5.13 Haliç'te söküm hızını yavaşlatan faktörlere ilişkin kod modeli

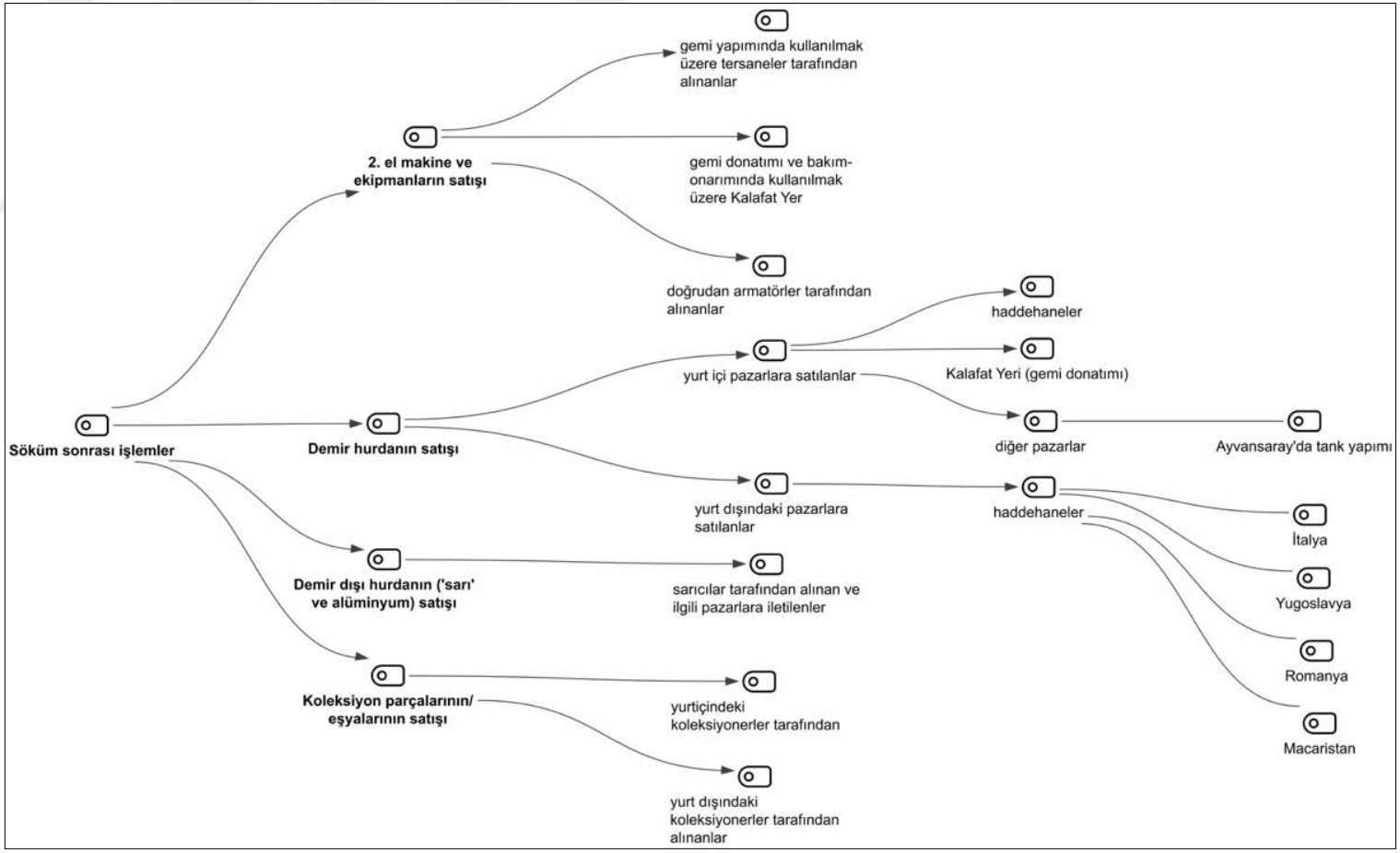
Haliç'te gemi söküm çevre ve iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanmasına ilişkin herhangi bir önlemin alınmadığı son derece ilkel koşullarda gerçekleştiriliyordu (Şekil 5.14). Söküm esnasında ve sonrasında oluşan tehlikeli ve tehlikesiz atıkların kumsala ya da deniz suyuna karışmasını engelleyen herhangi bir önlem bulunmuyordu. İşçiler tarafından KKD kullanımının söz konusu olmadığı Haliç döneminde, asbestli kısımlar da dahil geminin sökümü çıplak elle yapılıyordu. Ayrıca söküm yerlerinde işçilerin barınma, temizlenme ve beslenme gibi temel ihtiyaçlarını karşılayacak yaşam mahalleri de bulunmuyordu.



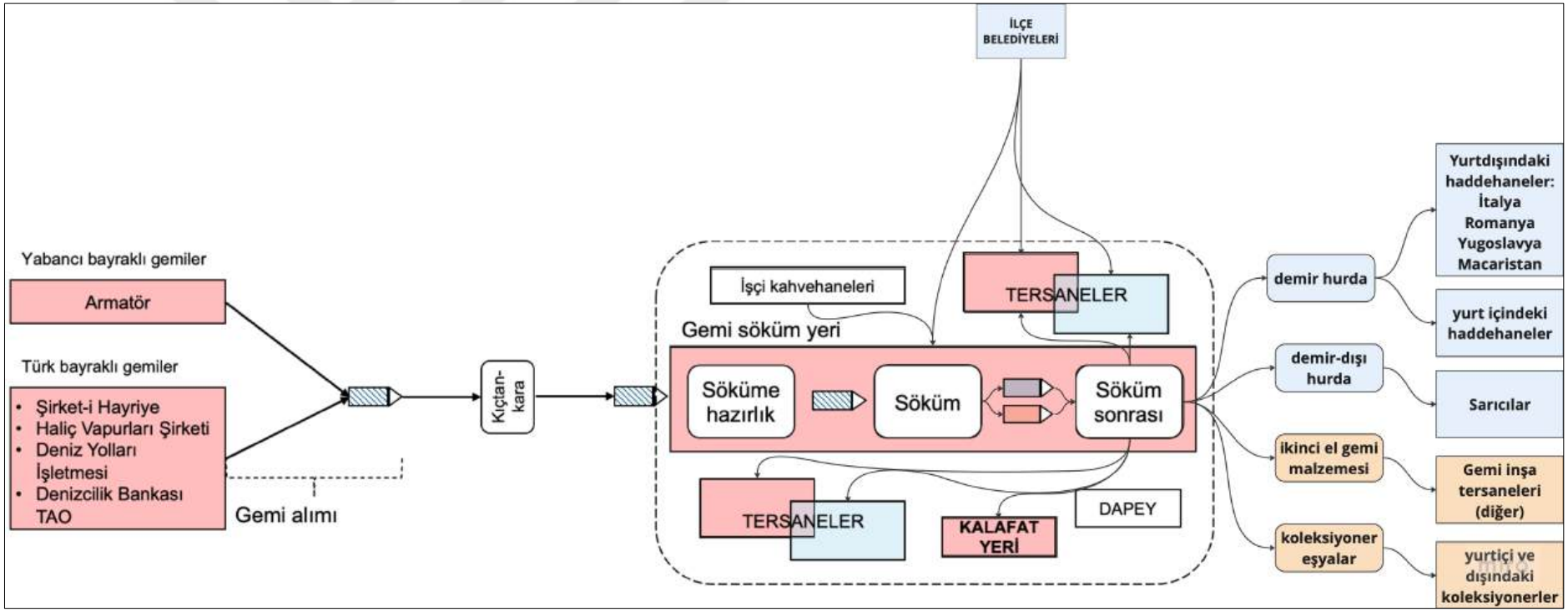
Şekil 5.14 Haliç'te çevre ve iş sağlığı ve güvenliği önlemlerine ilişkin kod modeli

Söküm Sonrası: Sökümden elde edilen malzemeler ikinci el makine ve teçhizat demir hurda, demir-dışı hurda ve koleksiyoner parçalar olmak üzere dört gruba ayrılıyordu (*artı değer üretimi*) (Şekil 5.15). İlki, ya yeni gemi inşasında kullanılmak üzere tersanelere ya doğrudan armatörlere ya da gemi bakım-onarımında kullanılmak üzere kalafat yerine veriliyordu. Örneğin, 1925 yılında Hüseyin İlhami tarafından sökülen Ertuğrul Yatı'nın makine, kazan ve boruları Haliç'te yeni yapılan bir asfalt tankerine monte edilmişti (Öndeş, 2020). İkincisi, çoğunlukla demir-çelik üretiminde kullanılacak hammaddeye dönüştürülmek üzere yurt içindeki ve başta İtalya, Romanya, Yugoslavya ve Macaristan olmak üzere yurt dışındaki haddehanelere gönderiliyordu (Öndeş, 2020). Kalan demir hurda ya kalafatçılar sahilindeki küçük işletmeler ya da örneğin Greyder bıçağı üretmek isteyen veya tank yapmak isteyen işletmeler tarafından satın alınabiliyordu (Öndeş, 2023b). Üçüncüsü, yani geminin demir hurdası dışındaki sarı ve alüminyum hurdası ise, bunları toplayıp ayıkladıktan sonra hammadde olarak kullanılmaları için satan sarıcılar[24] tarafından alınıyordu. Son olarak, söküme hazırlık aşamasında gemiden alınan pusula, barometre ve gemi dümeni gibi parçalar yurt içindeki ve yurt dışındaki koleksiyonerlere satılıyordu (Şekil 5.15).

[24] Gemiden alüminyum ve sarı, kızıl veya bakır renkteki sarı maden de denilen demir dışı metalleri alan hurdacılar.



Şekil 5.15 Haliç'te söküm sonrası işlemlere/faaliyetlere ilişkin kod modeli



Şekil 5.16 Haliç'te gemi sökümün değer zinciri

*Özellikle gemi sökümün Haliç dönemi tanıklarıyla gerçekleştirilen görüşmeler (i1, i2, i3, i4, i5 ve i6); Kopuz (2003); ve Öndeş'ten (2017, 2020, 2023a, 2023b, 2023c, 2024) yararlanılarak oluşturulmuştur.

5.4 Haliç'te Geçici İşçi Çalıştırma Kurumu

Gemi sökümün Haliç dönemindeki kurumsal bağlamında ortaya çıkan ve yaklaşık 60 yıl boyunca bağlam içindeki etkisini sürdüren kurum *geçici işçi çalıştırma* kurumuydu. Bu kurum, İstanbul'da gemi söküm işini icra eden çekek yeri/firma sahipleriyle (işverenler) Sivas, Niğde ve Tokat gibi Anadolu'nun çeşitli illerinden İstanbul'a göç eden işçiler arasında gelişen karşılıklı bağımlılığın bir ürünü olarak ortaya çıkmıştı. Dönemin koşullarında hurda gemi alımının zamansal bir düzenlilik arz etmediği Haliç'te, işverenler yanlarında çekirdek kadroları dışında kalıcı işçi çalıştırmaya gerek duymuyordu. Ayrıca, söküm dışındaki faaliyetler tarafından ikinci el gemi malzemesi ve hurda gemi sacına duyulan talep her zaman aynı yoğunlukta değildi. Bu koşullar altında işverenler için ihtiyaç halinde hurda gemiden malzemeleri ya da sacı söküp alabilecek dar ama yetkin bir kadroya sahip olmak yeterliydi. Yeni bir geminin geldiği veya mevcut kadronun gemi malzemesi ve sacına olan o anki yoğun talebe karşılık veremediği durumlar için ise, işverenler beklentilerini geçici işçi bulup çalıştırma yönünde geliştirdiler.

Bu beklenti karşılığını, geçici bir süreliğine de olsa geçimini sağlama ümidiyle İstanbul'a gelen ve daha önceden bu sektörde hiç deneyimi olmayan işçilerde buldu. Böylece, işverenler ve işçiler arasında Haliç'in Fener-Balat kıyılarının art bölgesinde yer alan işçi kahvelerine haber verilip burada iş için bekleyen işçilerin söküme alındığı bir etkileşim örüntüsü tekrar eden durumlar aracılığıyla kurumlaştı (kurumsal girişimcilik). Hatta bu örüntü zaman içinde her işverenin daha önceden çalıştığı ustalara ulaşarak, söküm ekibinin benzer kişilerden oluşması yönünde rutinleşti (kurumsal sürekliliği sağlamaya yönelik faaliyetler olarak kurumsal çalışma). Geçici işçi çalıştırma kurumunun yapısı bazı görüşmecilerin ifadelerine şu şekilde yansıdı:

> "… Şimdi hurdacılar, sökümcüler devamlı adam tutmuyorlardı. Kilit adamları var sadece. Gemi geldiği zaman ilave işçi ihtiyacı hissettiklerinde (işçiler) kahveden alınırdı." (İ3)

> "… Şöyleydi, eğer bir gemi söküme geliyorsa, diyelim ki… Var tabii tanıdıkları var herkesin. İlhami Bey'in zaten kendi mevcut bir kadrosu vardı. Çok fazla değildi o zamanlar; ama hiç gemi gelmese bile nereden baksan 5-6 kişilik bir kadrosu var. Daimî yanında çalışanlara, bunlara yani, hepsine iş verirdi söküm sonrasında. Söktüğü şeyleri ayıklatır, temizletirdi. Eğer bir gemi söküme gelecekse, daha evvelden çalıştırdığı ustayı, çırakları hep bulurdu." (İ1)

Geçici işçi çalıştırma kurumunun işlevi, söküm yerlerinin ilkel fiziksel ve teknolojik koşulları ile daimî işçi bulundurmanın maliyetleri göz önüne alındığında çekirdek kadro dışında işçi tutmanın mümkün olmadığı Haliç'teki işgücü açığını

kapatmaktı. Kurumsal işlevin kurumsal yapıya içkin veya kurumsal bağlamdan kaynaklanan (kurumsal yapıya dışsal) bir dinamik nedeniyle daha fazla sürdürülemediği bir durumda kurumun karşılıklı aktörleri için söz konusu olacak yaptırımlar, meşru beklentilerin dışında davranılmasını engelledi. İşverenler çekirdek kadro dışında işçi bulundurmanın iş olmadığı durumlarda bile işçilere ödeme yapmak, onlar için yaşam mahalleri oluşturmak ve bu mahallerin fiziksel koşullarını belirli bir standartta tutmak gibi maliyetlerini üstlenmek istemediler. Bu durum bir görüşmeci tarafından şu şekilde ifade edildi:

> "Şimdi şöyle diyeyim, çok fazla insan bulundurma imkânı yok. Çünkü onlara örneğin soyunma yeri lazım, yıkanacak yer lazım. O imkanlar olmadığı için birkaç kişilik bir ekip ancak bulundurabilir yanında. Fazlasını da işte, kahveye gider, gündelik işçileri o kahveden alır, akşama kadar çalıştırır. Ertesi gün için akşamdan söyler, yarın yine gelin der. İşte şurası işçi deposu…" i3

İşçiler de söküm yerleri, tersaneler ya da kalafat yeri olmak üzere nerede iş varsa oraya doğru rahatlıkla hareket edebilmenin avantajlarını değerlendirdiler. Başka sektörlerde bütün yıl çalışmaları durumunda elde edecekleri kazanca gemi söküm, inşa ya da bakım-onarım işlerinin en yoğun olduğu birkaç ayda ulaşabiliyor olmaları bu avantajlardan biriydi. Bir görüşmeci işçiler açısından söz konusu durumu aşağıdaki gibi aktardı:

> "(…) Hepsi karışık. Orada otururlardı. (…) İki tane de Süryani çocuk geldi bana. Sordum nerelisiniz diye, doğudan gelmişler. Sıralarını bekliyorlarmış. Avrupa'ya göç edeceklermiş. Göç etmek için sıra beklerken, çalışmak için nerelerde gidiyorlar (derseniz) ya hamallık var hallerde ya tersanelerde ya da işte söküm yerlerinde iş var… Hemen oraya geliyorlar, kahvede bekliyorlar iş varsa diye…" i3

En sıradan senaryoda bile tersanelerdeki ve kalafat yerindeki faaliyetlerin sürdürülebilmesi için hayati öneme sahip olan gemi söküm, uzun yıllar varlığını koruyacak bir iş kolunu temsil ediyordu. Bu nedenle, Haliç döneminde endüstrinin kurumsal bağlamında ortaya çıkan geçici işçi çalıştırma kurumu, gemi söküm faaliyetlerinin buradaki yarım yüzyılı aşkın geçmişi boyunca varlığını sürdürmeye devam etti. Haliç'teki faaliyetlerin sonlandırılmasının ardından merkezi yönetim tarafından kendilerine gösterilen yeni bölgeye yani Aliağa'ya taşınan gemi söküm firmaları, kurumlarını da beraberlerinde götürdüler. Bu süreçte aynı zamanda, özellikle dönemin Armatörler Birliği Başkanı ve gemi söküm firması sahibi Şadan Kalkavan başta olmak üzere bazı aktörler politikacılarla kurdukları güçlü ilişkiler aracılığıyla lobicilik faaliyetlerinde bulunarak gemi sökümün geleceğine dair karar süreçlerini etkilediler. Böylece, endüstrinin Haliç sonrası dönemde de varlığını sürdürebilmesi mümkün hale geldi (kurumsal sürekliliği sağlamaya yönelik

kurumsal çalışma). Ancak, geçici işçi çalıştırma kurumunun Aliağa'da ne kadar yaşayacağı endüstrinin yeni kurumsal bağlamının mevcut beklentilerin sürmesine ne ölçüde izin vereceğine bağlı olarak belirlenecekti.

> "Şadan Kalkavan, otoriter ve ağır bir adamdı. Sonra armatörler birliği başkanı oldu. Diğeri, yani Aynur daha kıvrak zekalı, sevecen ve halka hitap eden bir adamdı. Halk adamıydı yani... Sökümü uzun müddet o yürüttü. Ne zamana kadar derseniz, Haliç'te söküm yasaklanıncaya kadar... Yasaklanınca Aliağa'ya gitti Aynur. Zaten, Aliağa'yı bu iş için alabilmek, Şadan ve Aynur gibi insanlar sayesinde oldu. Devlete gidip geldiler. Bizi ne yapacaksınız, bizi buradan atıyorsunuz, öyleyse bize bir yer verin dediler. O savaşa ben fazla dikkat edemedim, Tuzla'nın alınması peşinde koşmaktan…" (i3) (kurumsal sürekliliği sağlamaya yönelik kurumsal çalışma)

6
TÜRK GEMİ SÖKÜM ENDÜSTRİSİNİN ALİAĞA DÖNEMİ (1977-GÜNÜMÜZ)

1920'lerden 1970'lerin ortalarına kadar Haliç kıyılarında gemi inşa ve bakım-onarım sektörleriyle birlikte faaliyet gösteren Türk gemi söküm endüstrisi, İstanbul'un yaşadığı hızlı kentleşme ve çevre sorunları nedeniyle merkezi yönetim eliyle İzmir Aliağa'ya desantralize edilmiştir (Bilir, 2020; Öndeş, 2017; Özer, 2005) (negatif dışsallıklar ve *diğer endüstrilerden kaynaklanan olumsuz meşruiyet taşmaları*). Aliağa'nın endüstrinin yeni yeri olarak belirlenmesinde ilk etken, devletin alanın yakınında yer alan bugünkü Limaş Liman İskeleleri'nin sahilinde Ahmet Karamancı tarafından gerçekleştirilen söküm faaliyetlerinden haberdar olması olmuştur (Ağır, 1991; Gemisander, 2024; Özer, 2005) (*aynı faaliyetin başka coğrafyalardaki gelişiminden kaynaklanan olumlu meşruiyet taşmaları*). Diğer etken ise, bu alanın o zamanlar Aliağa'da mevcut (Çukurova Çelik, Habeş Çelik ve İzdaş) ve kurulmakta olan demir-çelik fabrikaları (Çebitaş, Ege Çelik ve Niğdeliler) ile Ege Bölgesi'ndeki haddehanelere en yakın mesafeden hammadde taşınmasını sağlayacak olması şeklinde ifade edilmiştir (Ağır, 1991; Neşer vd., 2008; Özer, 2005) (*diğer sektörlerden kaynaklanan olumlu meşruiyet taşmaları*). Böylece, endüstri 7 Ekim 1974 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla gemi söküm sanayi bölgesi olarak ilan edilen Aliağa'daki yeni yerine taşınırken (İZKA, 2022); Haliç'teki gemi inşa ve bakım-onarım faaliyetleri de İstanbul Tuzla'ya taşınmıştır.

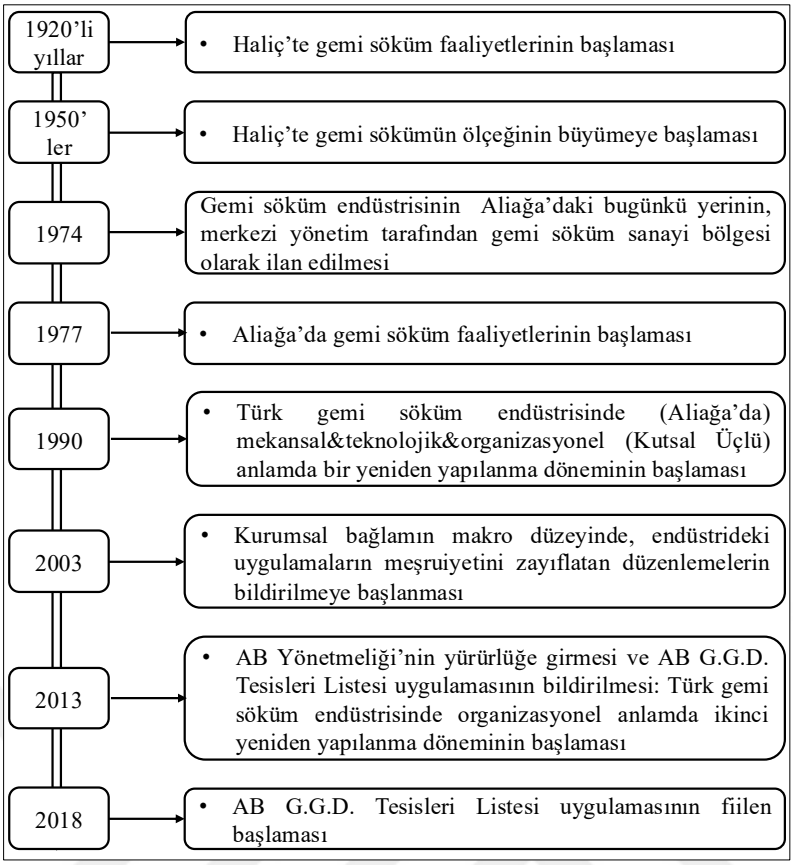
Bu bölümde, Türk gemi söküm endüstrisinin mekân, teknoloji ve organizasyon boyutlarında Aliağa döneminde meydana gelen değişiklikler dört alt dönem üzerinden incelenmektedir (Şekil 6.1). Dönemlerden ilki, Aliağa'da gemi söküm faaliyetlerinin başladığı 1977 yılından endüstri için mekansal, teknolojik ve organizasyonel anlamda bir yeniden yapılanmanın söz konusu olmaya başladığı 1990 yılına kadar geçen süreci kapsamaktadır (1977-1989 dönemi). Bu dönem

endüstrinin tıpkı Haliç'e benzer mekansal ve teknolojik koşullar altında faaliyetlerini sürdürdüğü evreyi temsil etmektedir.

İkinci dönem, firma sayısı bakımından belirli bir düzeye ulaşıldığı, mekansal ve teknolojik koşullarda görece iyileşmenin başladığı ve böylece Aliağa'ya gelen hurda gemi tonajı ile sirkülasyonunun artmaya başladığı 1990'lı yıllar ile başlamaktadır. Bahsedilen gelişmeler doğrultusunda Aliağa'nın küresel ölçekte bir yer edinmeye başladığı 1990-2002 yılları arasındaki dönem, Türk gemi söküm endüstrisinde önemli bir dönüm noktası olma özelliği taşımaktadır.

2003 yılından itibaren bir yandan endüstrinin Aliağa'daki patikası gelişmeye ve güçlenmeye devam ederken, diğer yandan bu gelişmenin çevre ve İSG alanlarında yarattığı olumsuz etkiler dikkat çekici boyutlara ulaşmıştır. Bu süreçte gemi söküm endüstrisi büyümenin getirdiği sorunlarla yüzleşirken, aynı zamanda kurumsal ve yasal bağlamda önemli bir dönüşüme de hazırlanmaya başlamıştır. 2013 yılında ilan edilen ve endüstrinin organizasyonel yapısında köklü değişiklikler yaratacak yeni düzenlemeler 2018 yılında uygulamaya geçeceği için, bu dönemi yalnızca gelişmenin sorunlu yönleriyle değil, aynı zamanda yeni bir kurumsal düzene geçişin hazırlık süreciyle de tanımlamak mümkündür. Böylece 2003–2017 arası dönem, hem büyümenin sınırlarının hem de yeniden yapılanmanın temellerinin belirginleştiği bir geçiş evresi olarak değerlendirilmektedir.

Son dönem ise (2018 ve sonrası), bir önceki dönemde şekillenen dinamikler doğrultusunda yeniden organize olan endüstrinin bugünkü yapısını ve işleyişini tanımlamaktadır.



Şekil 6.1 Türk gemi söküm endüstrisinin patika gelişim sürecinde kritik dönüm noktaları

6.1 1977-1989 Dönemi: Endüstrinin Yeni Organizasyonel Alanında Haliç'teki Alışkanlıklarla

Türk gemi söküm endüstrisi Aliağa gemi söküm sanayi bölgesindeki operasyonlarına bir kısmı Haliç'ten gelen az sayıda firma[25] ile 1977 yılında başlamıştır. Başlangıç yılından bölgede fiziksel ve teknolojik anlamda temel düzeyde değişimlerin gözlendiği 1990'lı yıllara kadar (Bilir, 2020), söküm faaliyeti tıpkı Haliç'te olduğu gibi son derece ilkel koşullarda sürdürülmüştür. Bu dönemde firmaların içinde bulundukları fiziksel koşulları şu şekilde sıralamak mümkündür: firmalara erişim altyapısının ve firmalardaki iletişim altyapısının zayıf olması, söküm yapılan zeminin geçirgen nitelikteki toprak zemin olması, elektrik ve yangın tesisatlarındaki eksiklikler nedeniyle sökümün gerçekleştirilebilmesi için gereken asgari altyapı koşullarının sağlanamaması.

[25] Haliç'ten gelen firmalar Kalkavanlar, Öge ve Vereller'dir. Aliağa'nın ilk yıllarında kurulan firmalar ise, Sadıkoğlu ve Niğdeliler'dir.

İlki, söküm bölgesinin belirgin bir ulaşım ağına sahip olmaması ve bölgeyi çevreleyen ana arterlerin dahi toprak yol niteliğinde olmasından kaynaklanmaktadır. İkincisi ise, telefon altyapısının bulunmamasından kaynaklanmaktadır. Bu durum hem firmalar arası koordinasyonu engelleyen hem de bölge dışıyla olan iletişimi aksatan başlıca altyapı eksikliklerinden birini temsil etmektedir. Görüşmecilerin Aliağa'nın ilk yıllarındaki erişim ve iletişim imkânlarına ilişkin gözlemleri sırasıyla aşağıdaki gibi olmuştur:

> "Yol mol yok. Asfalt yok. Stabilize kamyonu şantiyeden çıkaramıyorduk. Batıyordu yola." (İ14)

> "Mesela telefon yoktu. Kamyon çağıracaksınız diyelim, telsizle çağırıyorsunuz. Diyelim ki İstanbul'dan firma mal sipariş edecek, size ulaşamıyor. Nakliyeciyi arıyor. Nakliyeci de size telsizle haber veriyor. Telsiz de tek bir yerde vardı. Adam gönderiyorsunuz oraya. Çağrılacak kişiyse, Aliağa'ya çağrılıyordu." (İ15)

Üçüncüsü yani sökümün toprak zeminde gerçekleştirilmesi nedeniyle, gemiden sızan yağ, yakıt ve zararlı kimyasalların söküm alanına ve suya bulaşmasının önüne geçilememiştir. Nitekim söküm sahalarında geçirimsiz zeminlerin inşasına ancak 2006 yılında firmalara ait parsellerin Arsa Ofisi'nden TOKİ'nin yetkisine devredilmesiyle birlikte ve kiralama sürelerinin beş yıldan 20 yıla çıkarılması sonrasında başlanabilmiştir (Şekil 6.2). Drenaj sistemlerinin tamamlanması ise, çok daha sonraki yılları bulmuştur (Sakin, 2023). Sonuncusu yani oksijen tankları ve ırgat vinçlerin bir müddet jeneratör ya da dizel motorlar kullanılarak çalıştırılması, firmaları söküm aşamasında en fazla zorlayan altyapı problemlerinden biri olmuştur. Ayrıca özellikle oksijenle kesim esnasında oluşabilecek bir yangına anında müdahale edilmesini sağlayan yangın tesisatlarının 2000'lere doğru ancak tamamlanmış olması, bu süreçte yaşanan kaza ve can kayıplarının önlenememesine neden olmuştur. Fiziksel altyapıya ilişkin bahsedilen sorunlar görüşmeciler tarafından sırasıyla aşağıdaki gibi dile getirilmiştir:

> "Aliağa'da sökümün başladığı ilk yıllarda, beton bile olmayan toprak zeminde söküm yapılıyordu. Bu nasıl bir sakınca yaratıyor derseniz, sökülen gemi her zaman temiz bir hurda olmuyor. Tava kısmında yağ, motorin ve fuel-oil olabiliyor. Gemiyi toprak üzerinde kestiğin zaman, oralara sızma olabiliyor. Bizler o zamanlar, bu anlamda çok büyük bir dirençle karşılaşıyorduk." (İ24)

> "…Açık, düz araziydi o zamanlar. Her taraf açık. Elektrik de yoktu. Kesim için oksijen kullanırdık. İki tane tank var, birinde gaz, diğerinde oksijen… İşte dedim ya, geminin başına kadar uzanan borular çekiyorduk. Irgat sistemi de elektrikle çalışırdı, ama elektrik yokken dizel motora bağlı çalıştırılırdı. 84'te falan elektrik hala yoktu. Mesela, jeneratörler vardı. İlk yan sanayinin olduğu yere geldim. Bir jeneratör koydum; ama o da bir iki saat çalışınca arızalanıyordu. Yoktu bugünkü imkânlar." (İ16)

Yıl, Toplam Alan (Ha)	Uydu Görüntüsü	Notlar
1985 35 (Ha)		Bu bulanık uydu görüntüsünden tahmin edilen alan nispeten küçüktür. Tesislerin yüzeyi topraktır ve katı atık döküm alanlarını gözlemlemek zordur. Gemilerin boyutu daha küçük görünmektedir.
2006 66.4 (Ha)		Gemi geri dönüşüm tesislerinin bulunduğu alan bugünküne benzemektedir. Ancak alan daha az kullanılmaktadır. Depolar ve idari binalar neredeyse hiçbir yerde bulunmamaktadır. Alanın güneyinde çok büyük olmayan katı atık döküm alanları görülmektedir. Gemiler daha küçük ölçeklidir ve tesislerin yüzeyi toprak gibi görünmektedir.

Şekil 6.2 Aliağa gemi söküm bölgesinin mekansal analizi (Sakin, 2023, s. 40)

Bu dönemde fiziksel altyapı açısından söz konusu olan durum, teknolojik yapı için de geçerli olmuştur. Bölgede basit düzeyde makineleşmenin başladığı 1990'lara kadar gemi söküm faaliyetleri Haliç döneminde olduğu gibi ağırlıklı olarak emek yoğun yöntemlerle gerçekleştirilmiştir. Örneğin, bu yıllara kadar söküm bölgesinde neredeyse hiç vinç bulunmadığından gemiden kesilen hurda sacların kesim sahasına taşınması arkalıklı (semerli) hamallar aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Günümüzde firmaların temel teknolojik ekipmanları arasında yerlerini alan vinç, krein ve mobil vinç sistemleri, kaynak makinesi, kepçe, mapa, ekskavatör ve kamyonların Aliağa'da yaygın olarak kullanılmaya başlandığı yıllar ise 2000'leri bulmuştur. Gerekli ekipmanların mevcut olmaması bir yana, söküm ustalarının işe kendi kesim takımlarıyla geldikleri gözlenmiştir. Bu durum görüşmecilerden biri tarafından aşağıdaki gibi aktarılmıştır:

> "Kesimci kendi hortumuyla, kaynak ucuyla, oksijen lambasıyla işe gelir. Kendi takımıdır o. Çeyiz gibi yanında taşır onu." (İ15)

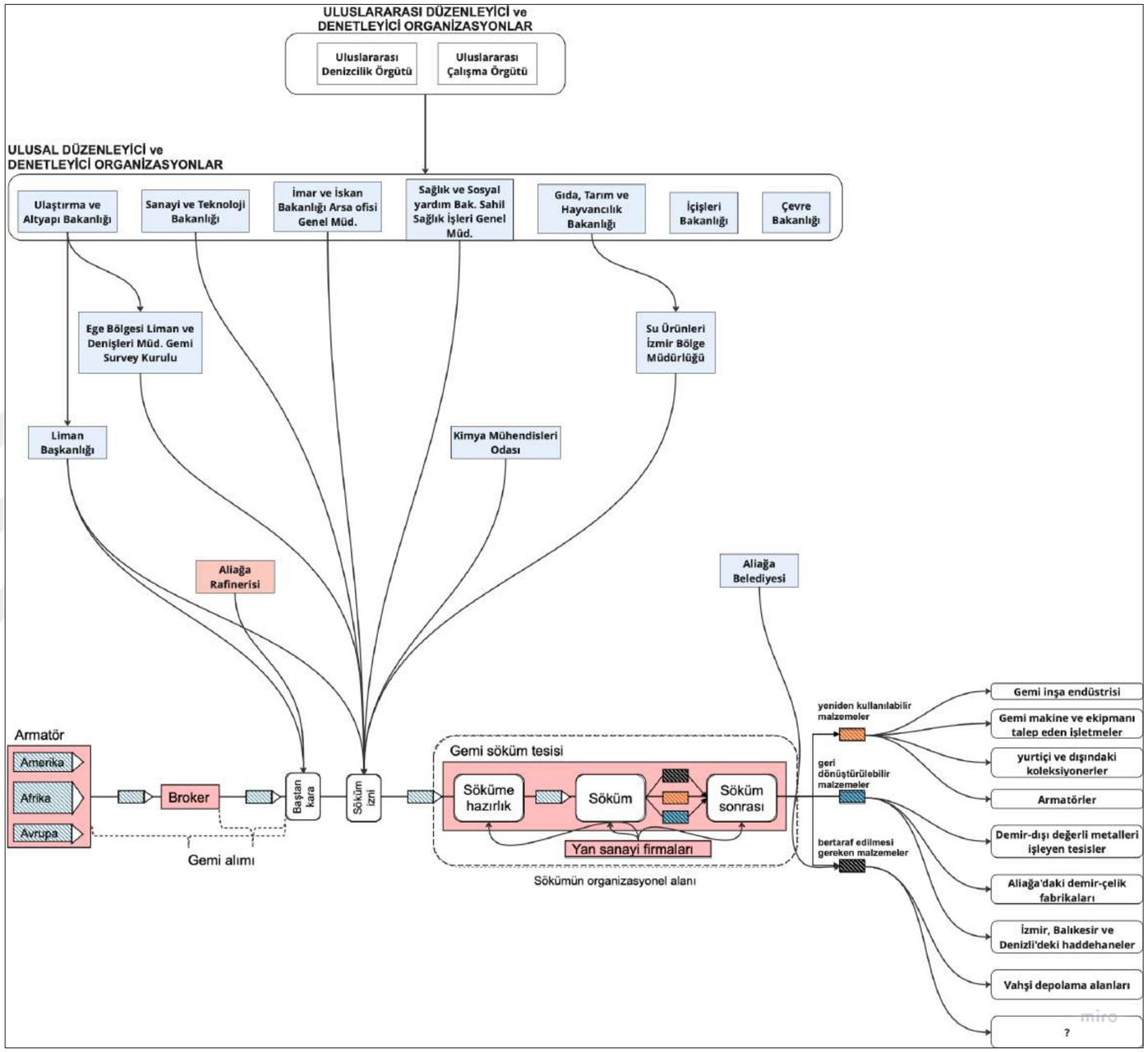
Sökümün gerçekleştirildiği fiziksel ve teknolojik koşullarda olduğu gibi, bu dönemde sökümün organizasyonunda da Haliç'ten belirgin bir farklılaşma gözlenmemiştir. 1977 yılında yürürlüğe giren Aliağa Gemi Söküm Bölgesi Yönetmeliği'nin yerini alan 1986 yılı yönetmeliği ile söküm faaliyetlerinin izne tabi tutulması gibi sınırlı düzenlemeler getirilmiş olsa da (Ulaştırma Bakanlığı, 1986), değer zincirinin genel işleyişi aynı kalmıştır. Ayrıca firma parsellerinin yeterli cephe genişliğine sahip olması, gemilerin baştankara yanaşmasına imkân tanımış ve bu süreç Liman Başkanlığı ile Aliağa Rafinerisi tarafından yürütülmeye başlanmıştır (Şekil 6.3). Bunun yanı sıra 1984 yılında yapılan düzenlemeyle hurda gemi ithalatı demir-çelik fabrikaları dışındaki aktörler için de serbest bırakılmıştır. Böylece istedikleri nitelik ve büyüklükteki gemileri alabilme olanağına kavuşan firmalar, hurda gemi ihracatçılarıyla (gemi komisyoncusu, armatör ya da nakit alıcılar) kendi iletişim ağlarını oluşturmaya yönelmişlerdir. Ancak bu belirli bir zaman dilimi gerektirdiğinden etkileri söz konusu dönemde henüz kendini göstermemiş; gelen gemi sirkülasyonu, sökülen gemi tonajı ve operasyonel hız genel hatlarıyla Haliç dönemindeki seviyelerde kalmıştır.

6.2 1990-2002 Dönemi: Yer Değiştirmenin Etkisiyle Organizasyonel Yeniden Yapılanma

1990'lı yıllar mekânsal, teknolojik ve organizasyonel anlamda bir yeniden yapılanmayı temsil etmesi bakımından Türk gemi söküm endüstrisinde önemli bir dönüm noktasıdır. Başka bir deyişle bu yıllardan itibaren yer değiştirmenin endüstri organizasyonu üzerindeki etkileri belirgin bir şekilde hissedilmeye başlanmıştır. Öncelikle daha önce sadece küçük tonajlı gemilerin sökümünü gerçekleştirebilen endüstri, büyük ölçekli siparişler almaya başlamış ve böylelikle iş akışını sürekli kılabilecek bir ölçeğe ve yetkinliğe ulaşmıştır. Bunun temel nedeni, 1990'lara gelindiğinde sayıları 15'i bulan firmaların istedikleri tür ve tonajda gemileri Aliağa'ya getirmeye başlamasıdır (Bilir, 2019, 2020). Aynı yıllarda makineleşmeye geçişin ve temel düzeyde de olsa fiziksel altyapı yatırımlarının başlaması, bu durumu desteklemiş ve gelen gemi sirkülasyonunun da artmasını sağlamıştır (Ağır, 1991; Bilir, 2020). Ayrıca söküm yapılan parsellerin geniş cepheleri, kıyıdaki elverişli iklim koşulları (ılıman iklim, elverişli akıntı hızı ve gelgit seviyeleri) ve

genel itibariyle sakin seyreden deniz trafiği Aliağa'ya büyük gemilerin gelmesini mümkün kılan mekânsal unsurların başında gelmiştir.

Türk gemi söküm endüstrisinin küresel ölçekte bir pozisyon edinmeye başladığı bu dönemde sökümün organizasyonu da önceki dönemlere kıyasla farklı aktörler (Şekil 6.3) ve pratikler üzerinden şekillenmeye başlamıştır. Artan gemi tonajları ve sirkülasyonu işverenlerin beklentilerini 'gemilerin hızla nakde dönüştürülmesi ve yeni gemiler için sahada yer açılması' yönünde değiştirerek, söküm sürecinin yeniden düzenlenmesini gerekli kılmıştır. Böylece, gemi sökümünün organizasyonel sürecine müteahhitler ve dayıbaşları gibi yeni aktörler ile bu aktörler arasında yapılan sözleşmeler dâhil olmaya başlamıştır.



Şekil 6.3 Aliağa'da 1977-1989 ve 1990-2002 dönemlerinde gemi sökümün organizasyonunda rol oynayan firma ve sistem düzeyindeki aktörler

*Gemi sökümün Aliağa dönemi tanıklarıyla gerçekleştirilen görüşmeler; Ağır (1991); Bilir (2019, 2020); İZKA (2022); Özer (2005) ve Sakin'den (2023) yararlanılarak oluşturulmuştur.

6.3 2003-2017 Dönemi: Gemi Sökümün Yeni Organizasyonunun Çevre ve İSG Üzerindeki Etkileri

2000'lere gelindiğinde Aliağa'da gemi sökümün organizasyonel yapısıyla bütünleşen hızlı ve yoğun çalışma temposu nedeniyle çevre ve İSG alanlarındaki ihlallerin dikkat çekici boyutlara ulaştığı görülmektedir. Bu bağlamda, 2002 yılında Greenpeace tarafından yayınlanan bir raporda işçilerin asbest sökümü ve kaynakla kesim gibi sökümün en tehlikeli aşamalarında dahi eldiven dışında KKD kullanmadığı ve kaynakla kesim aşamasında mesleki eğitimi olmayan kişilerin çalıştırıldığı ifade edilmiştir (Vardar ve Harjono, 2002). Ayrıca olası tehlikelere karşı uyarıcı levhaların bulunmaması, yangın önleme ekipmanlarının yetersizliği nedeniyle neredeyse her gün bir yangının meydana gelmesi ve işçilerin kabloların yakılmasıyla ortaya çıkan kanserojen kimyasallara maruz kalması tespit edilen diğer ihlaller arasındadır (Vardar ve Harjono, 2002). Benzer problemler ilerleyen yıllarda firmalarda iş teftiş müfettişleri tarafından yapılan denetleme raporlarında da dile getirilmiştir. 2000'lerin ikinci yarısında art arda yayınlanan raporlarda, işçilerin sağlık kontrollerinden yaşam mahallerinin koşullarına ve KKD'lerin kullanım ve bakımına kadar 77 ayrı konuda tespit edilen eksikliklere yer verilmiştir (ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başkanlığı, 2005, 2007). Aynı zamanda raporun sonuç bölümüne firmaların en fazla ihmal ettiği önlemlerin elektrik ve topraklama tesisatları, vinçlerin kapasite levhaları, kompresörlerin kontrolü, ilk yardım elemanları ve sağlık raporlarıyla ilgili olduğu notu düşülmüştür (CNNTürk, 2008).

Aynı dönemde 2000'lerin başında söz konusu olan çevre sağlığı ihlallerinin dönem boyunca sürdüğü gözlenmiştir. 2002 yılında asbest liflerinin söküm bölgesinin tamamına dağılmış halde bulunduğu, söküm sahalarındaki toprağın yüksek miktarda yağla ve havanın kanserojen kimyasallarla kirlendiği yönünde yapılan tespitlerin (Vardar ve Harjono, 2002), 2010'ların başında da geçerli olduğu yerel otoritelerce hazırlanan raporlarda belirtilmiştir (TMMOB İl Koordinasyon Kurulu, 2012). Ayrıca 2004 yılında yürürlüğe giren yeni gemi söküm yönetmeliğine rağmen, asbest de dâhil olmak üzere tehlikeli atıkların firma sahalarına gömülmesine devam edilmiştir (Sakin, 2023). Görüşmecilerin bu duruma ilişkin gözlemleri aşağıdaki gibidir:

> "Tehlikeli atığı gömmeye çalışanlar vardı. Tespit edip ceza kestik. Para getirmeyen bir şey için, yani onun bertarafı için para ödeyecekti sonuçta... Kaçıyordu bundan. E, yakınlarda yakma tesisi yok.... En yakın, Manisa Kula'da. Kişiler de oraya göndereceklerine böyle kaçak yöntemlere başvuruyordu. Bunu da işte nispeten küçük tesisler yapıyordu. Yani büyük tesisler üçe beşe bakmazdı açıkçası." (i25).

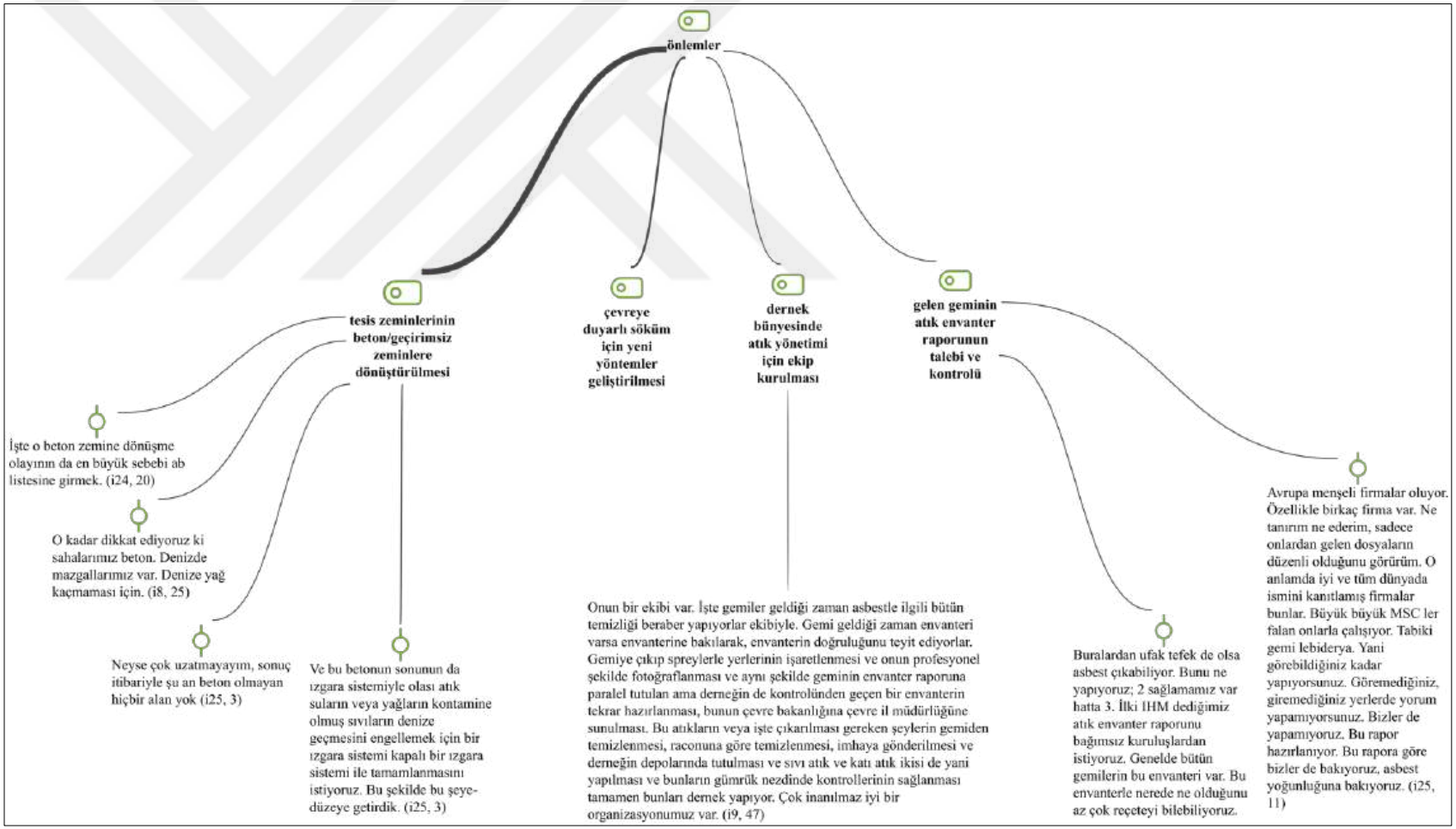
Bu dönemde, bir yandan endüstriyel gelişmenin yukarıda belirtilen olumsuz etkileri sürerken, diğer yandan söküm faaliyetlerinin organizasyonel yapısında köklü dönüşümlere yol açacak bir gelişme yaşanmıştır: 2013 yılında AB G.G.D Yönetmeliği yürürlüğe girmiş ve beraberinde 2018 yılı itibariyle uygulanmaya başlanacak olan AB Listesi Uygulaması ilan edilmiştir (EU Comission, t.y.). AB bayraklı gemilerin güvenli ve çevreye duyarlı tesislerde sökülmesini amaçlayan liste uygulamasının bildirildiği 2013 yılından 2018 yılına kadar olan süreçte, Aliağa'daki firmalar arasında hummalı bir yarış başlamıştır. Düzenlemeler, AB'nin geniş filosunda hurdaya ayrılacak gemileri sökmek isteyen firmalar arasında bir rekabet oluşturmakla kalmamış; aynı zamanda, bu firmalar ile dünyanın diğer bölgelerindeki rakipleri arasında ikinci bir rekabet sürecini de başlatmıştır.

Söz konusu düzenlemeler, çevre ve İSG alanlarında firmalarda daha önce gözlemlenmeyen bir dizi önlemin hayata geçirilmesini beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda, çevre sağlığı konusunda alınan en önemli önlemler Aliağa gemi söküm sanayi bölgesinde yer alan tüm firma zeminlerinin geçirimsiz malzemelerle (çoğunlukla beton) kaplanması ve çevreye duyarlı söküm için yeni yöntemlerin geliştirilmesi olmuştur (Şekil 6.4). İlki konusunda Aliağa'yı denetleyen ulusal bakanlık yetkililerinin ifadeleri aşağıdaki gibidir:

> "Bütün firmalar zeminini betonlamış ve sahile yakın kısımlarda mazgallar oluşturmuş. Yani, akan kontamine sular biriktiriliyor ve mazgal tanklarına dolduruluyor." (İ24)

İkincisi ise, bir işveren tarafından aşağıdaki gibi örneklendirilmiştir:

> "Bizim bu son getirdiğimiz tanker de mesela, çok gündem yarattı. İşte bir süre basına çıktı. Kimyasal atık var dediler, birşeyler dediler, halbuki yoktu. FSO gemisiydi, yani floating storage oil gemisiydi. Ham petrol depolama tankeriydi. Bunu kimyasal atık gemisi olarak lanse ettiler, basında. Halbuki değildi. Daha sonra, işte bakanlık bile izin verdiği gemiye tekrar geldi, tekrar denetimler oldu. Tekrar geminin içerisinde analizler yapıldı, tahliller alındı, TÜBİTAK'a gönderildi Ne olduğu ortaya çıktı... Mesela biz bu gemimizi şu anda kesmiyoruz. Herhalde bir altı ayın üzerindedir, duruyor. Bir beş ay, bunun üzerine fizibilite yaptık, biz bu gemiyi sıcak kesime sokmadan önce nasıl güvenli hale getirebiliriz, nasıl en güvenli (şekilde) sıcak kesim yapabiliriz, diye. Bunun planını projesini yaptık. Şu anda da arkadaşlarımız profesyonel bir (gemi) temizleme şirketiyle çalışıyor ve o bize gemide sıcak kesim yapılmadan önce yapılması gereken bütün her şeyi, işte ince temizlikleri vs. söylüyor, anlatıyor. Çünkü, ne kadar gemileri buraya temiz getirirseniz getirin, sonuçta bu bir gemi, yani bu geminin bir hidrolik devresi var. Siz her yeri pamuklu sularla, köpüklü sularla yıkayıp temizleyemezsiniz. Sıfır (temizlik anlamında) gemi yapamazsınız. Bunun bir ince işçiliği var. Bunu da şu anda yapıyoruz elimizden geldiği kadar. Bu tip şeylere şu anda dikkat ediyoruz." (İ9).



Şekil 6.4 Aliağa'da bugün çevre sağlığı konusunda alınan önlemlere ilişkin kod modeli

Firmalarda İSG konusunda alınan önlemler ise, işçilerin sigorta primleri ve maaşlarının düzenli olarak (bankaya[26]) yatırılmasından yaşam mahallerinin koşullarının iyileştirilmesine kadar çok sayıda konuyu kapsamaktadır: işçilere kıdem tazminatlarının verilmesi, geç saatlere kadar ve hafta sonu çalışmanın sonlandırılması, yıllık izinlerin istenilen zamanlarda kullanabilmesi, KKD'lerin işveren tarafından düzenli olarak temin edilmesi ve bakımlarının yapılması, işçilere İSG eğitimlerinin aldırılması ve söküm yavaşladığı ya da gerçekleşmediği zamanlarda da işçilerin kadrolu olarak istihdam edilmesi vb. gibi.

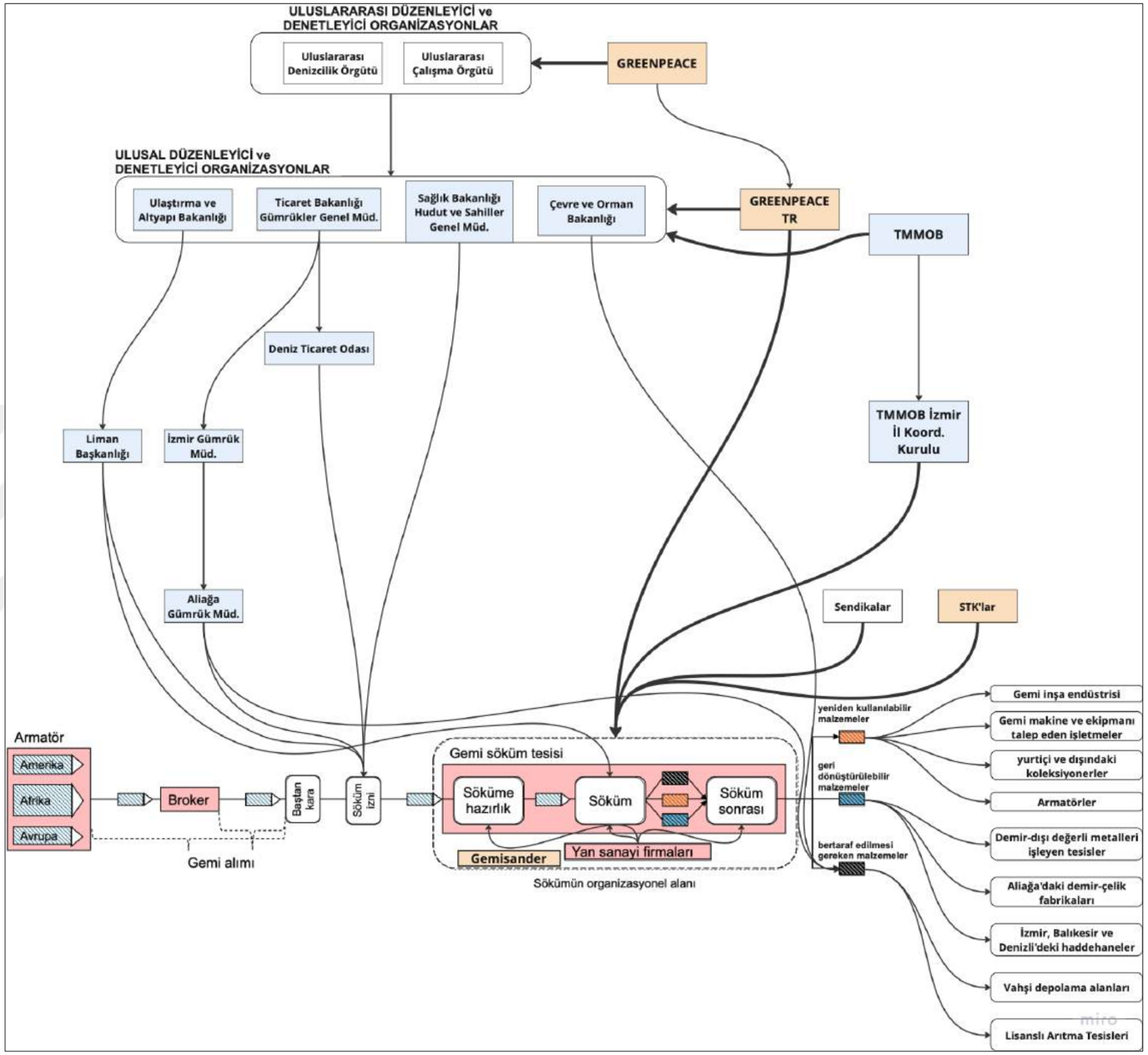
Son olarak, bu dönemde firmalarda Aliağa'da çevre ve İSG anlamında öncekinden daha iyi bir düzenin yaratılması amacıyla hem söküm sürecini denetleyecek çevre mühendisleri ve İSG uzmanları hem de işçilerin özlük haklarıyla ilgili işlemleri yürütecek insan kaynakları uzmanları istihdam edilmeye başlanmıştır. Bahsedilen konulardaki gelişmeler görüşmeciler tarafından aşağıdaki gibi aktarılmıştır:

> "O anlamda eski kara düzenden çıkarak, daha kurumsal, çevre mühendisinin olduğu, iş sağlığı ve güvenliği uzmanının olduğu, işçilerin baretle çalıştıkları bir yapıya kavuştu Aliağa." (İ9)

> "Şimdi bizim iş güvenliği uzmanımız var. Çevre mühendisimiz var. Hepsi var. Sahada çalışıyorlar. Şu anda çağırabilirim de isterseniz. Onları (işe) aldık biz. Biz daha karışmıyoruz (işe). Burada, çevre mühendisimiz akşama kadar sahada. İş güvenliği uzmanımız sahada." (İ8)

> "Gururla söyleyebilirim ki, gemi söküme insan kaynaklarını getiren ilk firmayız. Bütün özlük haklarını tanımlayan, arşivleme ve dosyalama sistemini yapan kişi bu." (İ9)

[26] İşçi maaşlarını bankaya yatırmak yerine, maaşların bir kısmını elden diğer kısmını ise bankadan vermek Aliağa'da işverenler tarafından uzun yıllar boyunca başvurulan bir yöntem olmuştur.



Şekil 6.5 Aliağa'da 2003-2017 döneminde gemi sökümün organizasyonunda rol oynayan firma ve sistem düzeyindeki aktörler

Gemi sökümün Aliağa dönemi tanıklarıyla gerçekleştirilen görüşmeler; Bilir (2019, 2020); İZKA (2022); Özer (2005) ve Sakin'den (2023) yararlanılarak oluşturulmuştur.

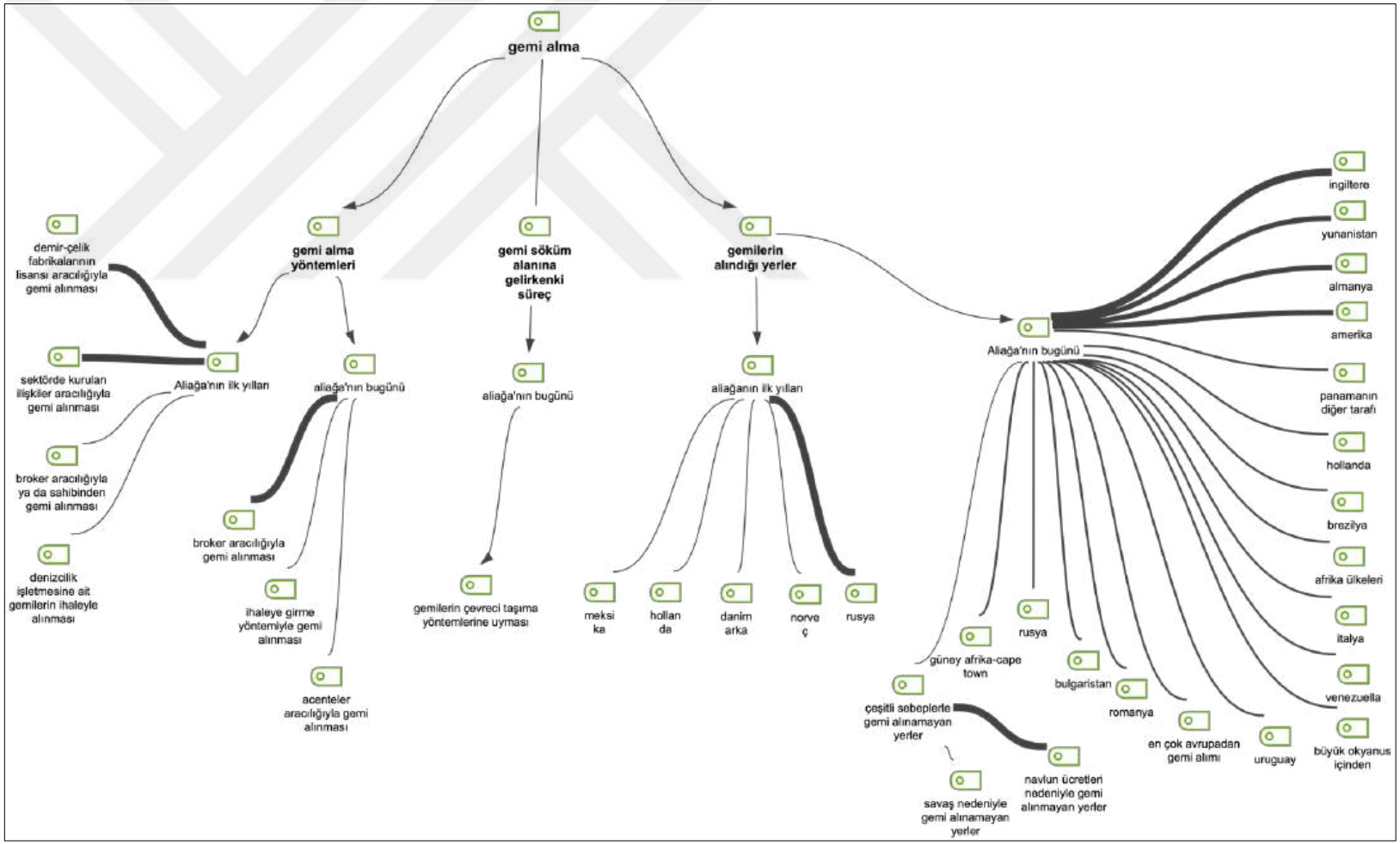
6.4 2018 ve Sonrası: Aliağa'nın Yeni Düzeni

Bugün Aliağa'daki firmalar modern bir tesisin taşıması gereken tüm niteliklere sahip olmasalar da fiziksel altyapıya ilişkin temel eksiklikler büyük ölçüde giderilmiş ve insan gücüyle gerçekleştirilen birçok iş yerini mekanik araç ve ekipmanlara bırakmıştır. Ayrıca, çevre ve İSG konularında firmalarda bir önceki dönemde alınmaya başlanan önlemler doğrultusunda hızlı ve yoğun çalışma temposu yerini daha yavaş ve dinlenme sürelerine duyarlı bir tempoya bırakmış; bu durum söküm süresinin uzamasına neden olmuştur. Bu konuda bir işverenin ifadeleri aşağıdaki gibidir:

> "Sonraki önceliğimiz nedir (dersek), e tabi ki yine çevreye duyarlı olmak. (Gemileri) Yavaş söküyoruz artık, aceleye lüzum yok. Şu anda herhalde gemi söküm (bölgesi) genelinde, tahmin ediyorum ki en yavaş gemi söken firmalardan bir tanesi burası." (İ9)

Mekân, teknoloji ve organizasyonel yapıda gerçekleşen dönüşümler sonucunda Aliağa'da gemi söküm önceki dönemlere kıyasla çok sayıda ve farklı türde aktörün yer aldığı, prosedürel ve kontrollü bir faaliyete evrilmiştir. Günümüzde bu faaliyet Aliağa gemi söküm sanayi bölgesinde bulunan 22 firma tarafından altı aşamada yürütülmektedir: gemi alımı, geminin yanaştırılması, söküm izninin alınması, geminin söküme hazırlanması, söküm ve söküm sonrası işlemler.

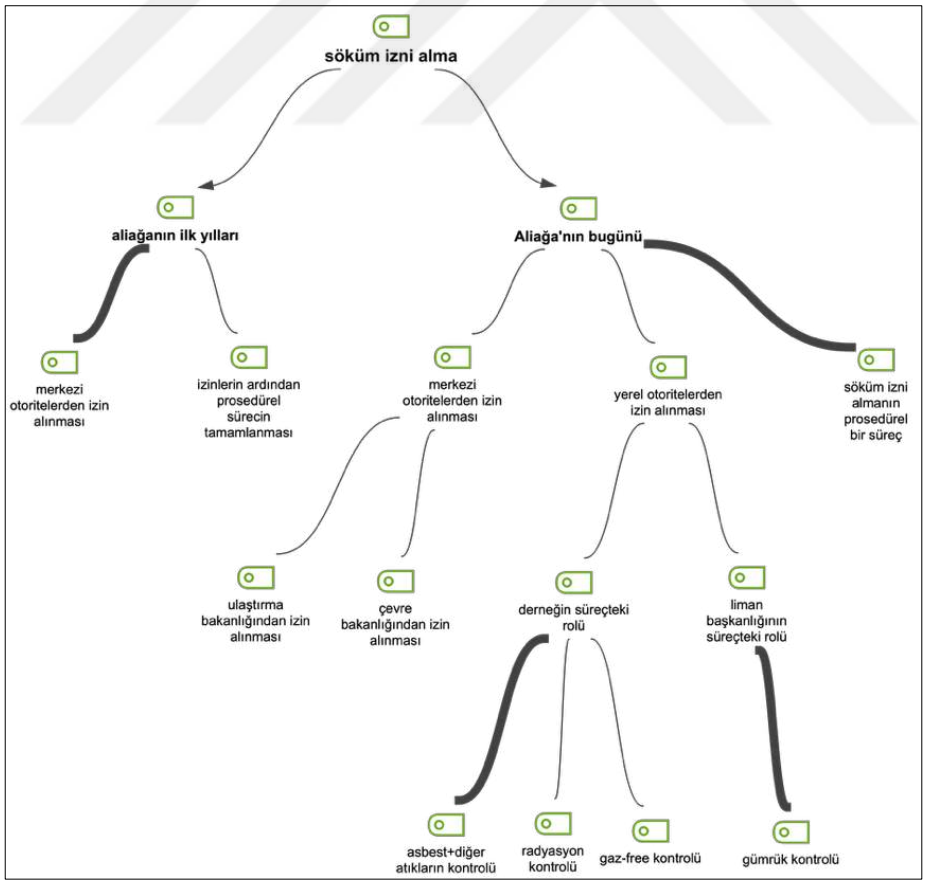
Gemi alımı: Yurtdışından söküm için gelen gemi sirkülasyonunun zamanla arttığı Aliağa'da gemilerin alındığı ülkeler anlamında ilk yıllardan bugüne dikkate değer bir çeşitlenme gözlenmiştir (Şekil 6.6). Başlangıçta, çoğunlukla Doğu, Batı ve Kuzey Avrupa'daki birkaç ülkeden alınan gemilerin söküldüğü Aliağa'ya bugün Avrupa ve Amerika'ya ek olarak Afrika'nın pekçok bölgesinden (*kuzey, günedoğu, orta, batı ve doğu*) hurda gemi gelmeye devam etmektedir (NGO Shipbreaking Platform, 2024). Daha önce de belirtildiği üzere, 1984 yılında hurda gemi ithalatının demir-çelik fabrikaları dışında da serbest bırakılması ve 2000'lerden itibaren fiziksel ve teknolojik altyapı yatırımlarının hızlanmasıyla birlikte (Ağır, 1991; Bilir, 2020), bugün Aliağa'da sökülen gemilerin gross tonajı neredeyse 130.000 tona ulaşmıştır (NGO Shipbreaking Platform, 2023a).



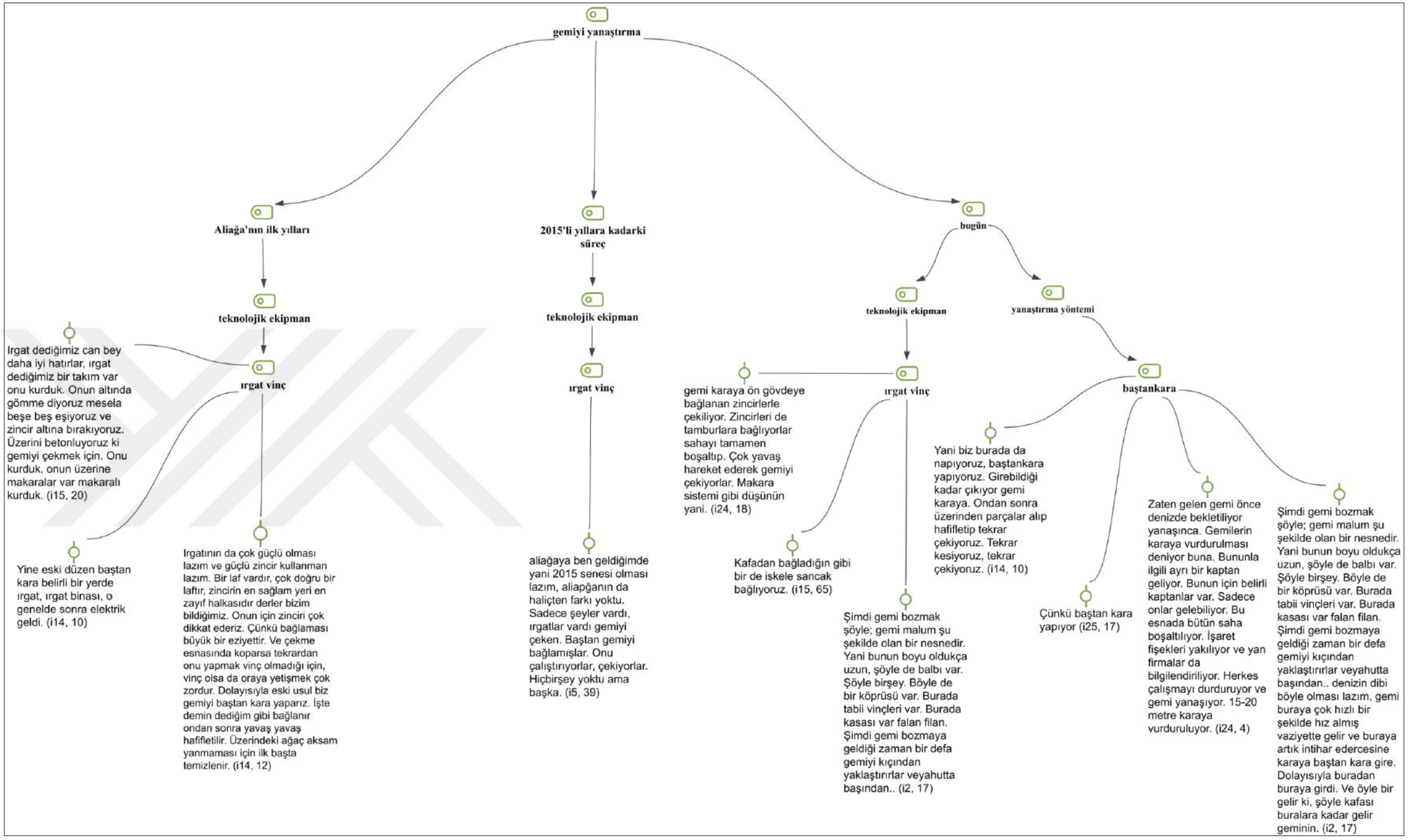
Şekil 6.6 Aliağa'nın ilk yıllarından bugüne gemi alımı aşamasında gözlenen değişikliklere ilişkin kod modeli

Geminin yanaştırılması: Gemi komisyoncuları aracılığıyla ya da doğrudan armatörlerden alınan gemiler Aliağa sularına vardığında, öncelikle sahil sağlık denetleme merkezi, gümrük müdürlüğü ve liman başkanlığı tarafından geminin yakıt sörveyi edilmektedir (İZKA, 2022). Ardından liman başkanlığı tarafından baştankara izninin verilmesiyle (Şekil 6.8) gemiler DİTAŞ (Deniz İşletmeciliği ve Tankerciliği A.Ş.) römorkörleriyle kıyıya çekilmektedir (İZKA, 2022). Bu aşamada firmaların meydancı kadrosunda çalışan işçiler de römorkör kaptanı ve ekibine yardımcı olmak üzere görev almaktadır (Özer, 2005).

Söküm izni alınması: Gemi yanaştırıldıktan sonra Haliç döneminde görülmeyen ancak gemi sökümün Aliağa dönemindeki değer zincirine eklemlenen söküm izni alma aşamasına geçilmektedir. Oldukça prosedürel bir sürecin yürütüldüğü bu aşamada çok sayıda yerel otorite tarafından geminin atık, radyasyon, gazdan arındırılmışlık, deretizasyon ve mütemmim cüz kontrolleri yapılmaktadır (İZKA, 2022; Özer, 2005; Sakin, 2023) (Şekil 6.7). Aliağa Liman Başkanlığı'ndan söküm izninin alınmasıyla söküm hazırlıkları aşamasına geçilmektedir.

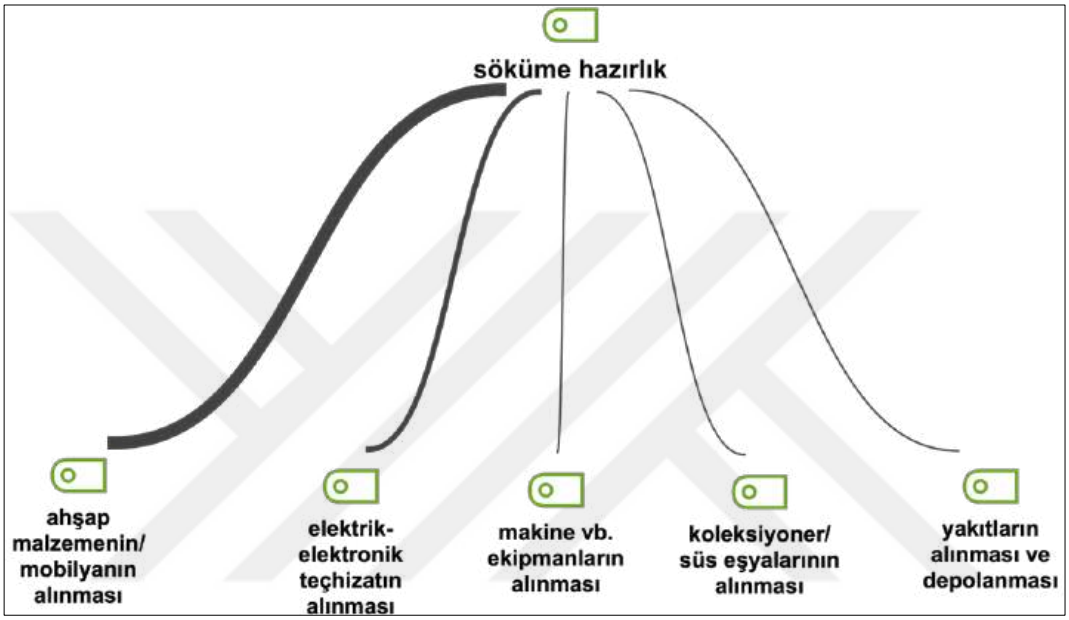


Şekil 6.7 Aliağa'nın ilk yıllarından bugüne söküm izni alma aşamasında gözlenen değişikliklere ilişkin kod modeli



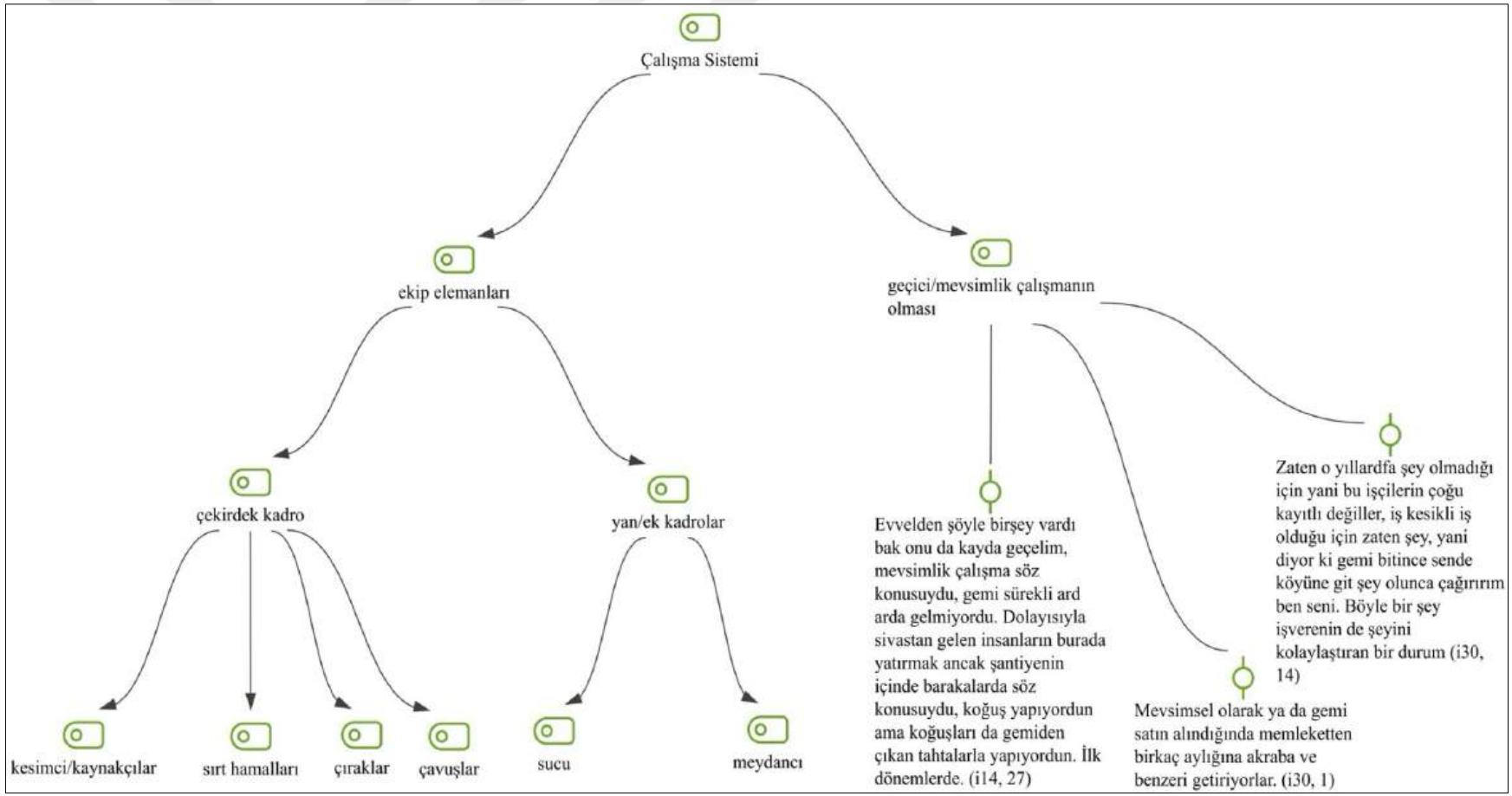
Şekil 6.8 Aliağa'nın ilk yıllarından bugüne gemi yanaştırma aşamasında gözlenen değişikliklere ilişkin kod modeli

Gemi söküme hazırlık: Bu aşamada gemi tehlikeli ve tehlikesiz atıklardan arındırıldıktan sonra ya firma ya da yan sanayi çalışanları tarafından yeniden kullanılabilir ekipmanlar gemiden alınmaktadır (İZKA, 2022; Sakin, 2023) (Şekil 6.9). Ayıklanıp temizlendikten sonra doğrudan firmalar veya yan sanayi tarafından satışa çıkarılan ekipmanlar arasında "güverte ekipmanları, yaşam mahali ekipmanları, navigasyon cihazları, solas gereçleri ve makine ekipmanları" (Özer, 2005, s.9) yer almaktadır.

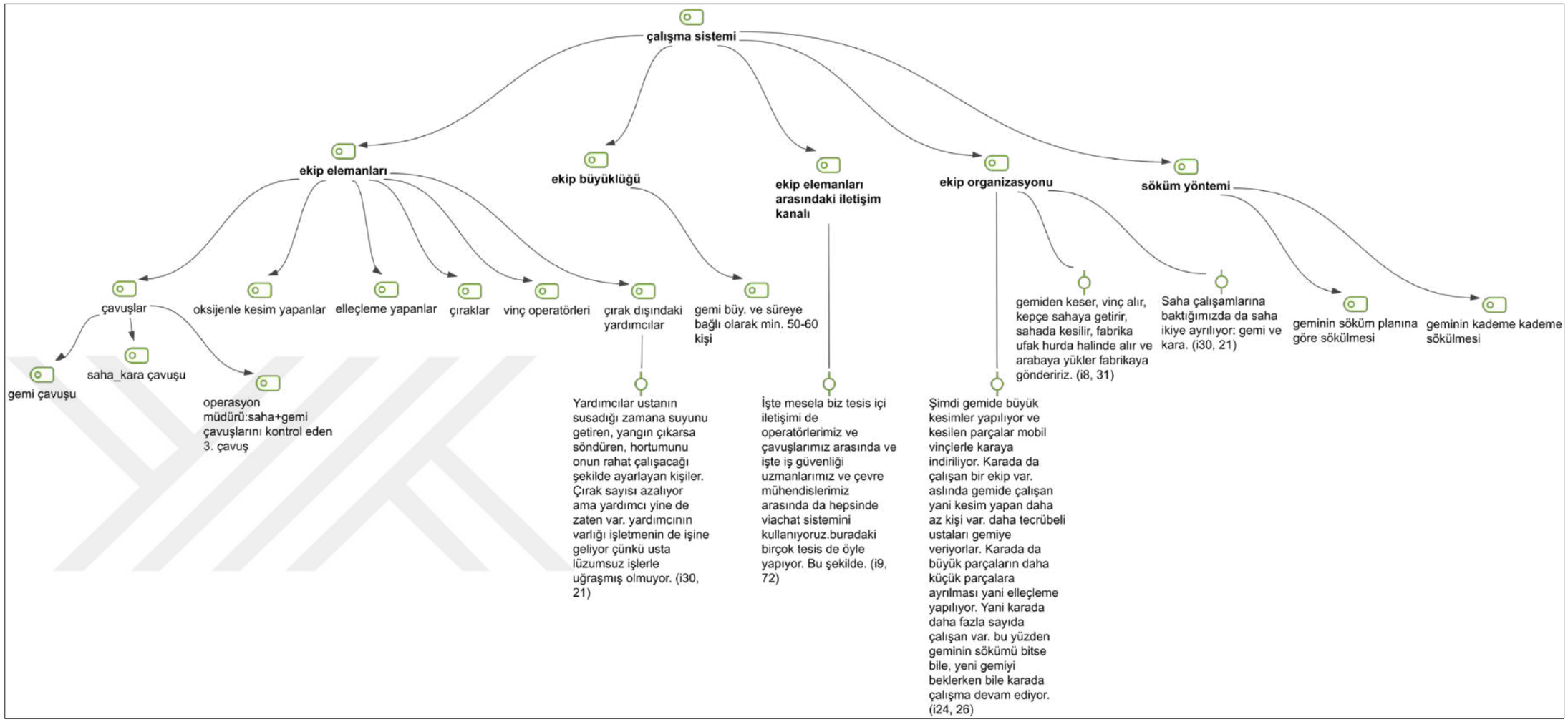


Şekil 6.9 Aliağa'da bugün söküme hazırlık aşamasının adımlarına ilişkin kod modeli

Gemi söküm: Gemiyi söküme hazırlayan ekiplerin işlerini tamamlamasının ardından sökümcüler gemiye girmekte ve söküm aşamasını başlatmaktadır (Özer, 2005). Artan hurda gemi tonajlarına ek olarak gelen gemi sirkülasyonunun da zamanla arttığı Aliağa'da, söküm geçmişe göre daha büyük ve üyeleri arasındaki organizasyonun daha da karmaşıklaştığı ekiplerce gerçekleştirilmektedir. Bu ekiplerin elemanları arasında gemi ve saha kaynakçıları (sökümcüler) ve operatörleri (çavuşlar), sahadaki her işi yapabilen meydancılar, çıraklar, demir-dışı değerli metalleri söken sarıcılar, hamallar ile vinç ve iş makinesi operatörleri yer almaktadır (Şekil 6.10 ve 6.11).



Şekil 6.10 Aliağa'nın ilk yıllarındaki çalışma sistemine ilişkin kod modeli



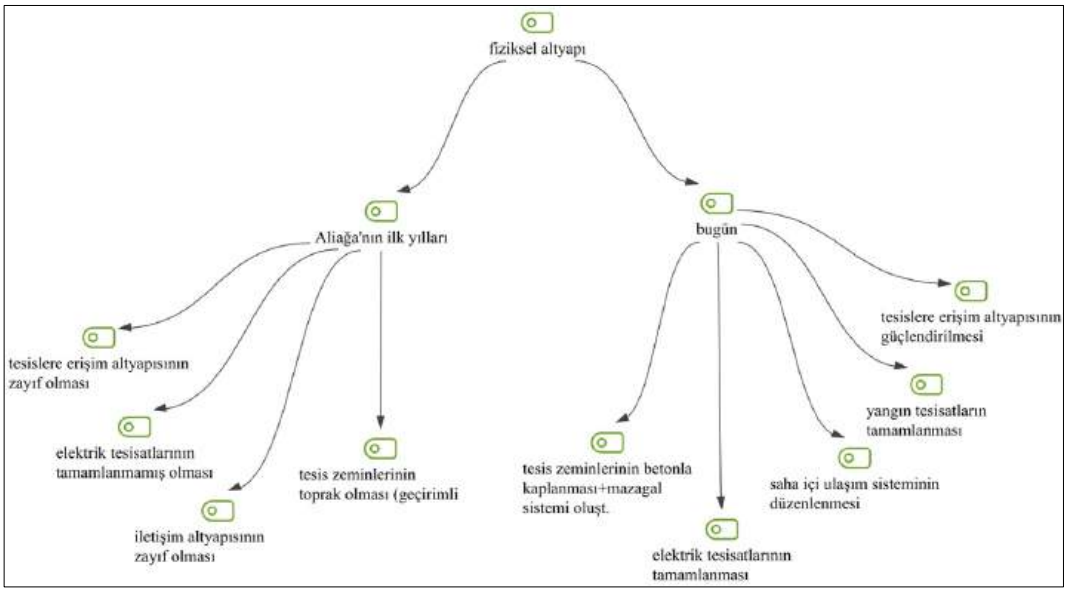
Şekil 6.11 Aliağa'da bugünkü çalışma sistemine ilişkin kod modeli

Söküm aşamasında gemideki kaynakçılar tarafından gemiden kesilen hurda saclar, üzerlerindeki materyallerin alınacağı ve elleçlenecek parçalara ayrılacakları kesim sahasına gönderilmektedir (Özer, 2005). Tesis içi çalışanların veya tesis dışından gelen işçilerin oluşturduğu sarıcı ekibi ve diğer ekipler tarafından hurda sacdan alınan demir-dışı değerli metaller ve kablolar için iki seçenek söz konusu olmaktadır: meydancılar ve hamallar tarafından tesis içinde depolanacakları alanlara taşınmak (Özer, 2005) ya da yan sanayi işletmelerinin depolarına taşınmak. Böylece arındırılmış hurda sac, saha kaynakçıları tarafından daha küçük parçalara ayrıldıktan sonra vinçler ve diğer iş makineleri aracılığıyla istifleme alanlarına kaldırılmaktadır (Özer, 2005). Sahada söküm devam ederken, bir yandan da satış yetkilisi çalışanlar tarafından hem istiflenen sacların hem de sacdan ayıklanan materyallerin satışı gerçekleştirilmektedir (İZKA, 2022; Özer, 2005).

Söküm aşamasının tamamlanması için prosedürel son bir adımın daha tamamlanması gerekmektedir. Bu adımda, önce liman başkanlığından alınan sökümün bittiğine dair belge gümrük müdürlüğüne iletilmektedir (Sakin, 2023). Ardından gümrük müdürlüğünün geminin nihai kullanımını sonlandırmasıyla söküm aşaması tamamlanmaktadır (İZKA, 2022).

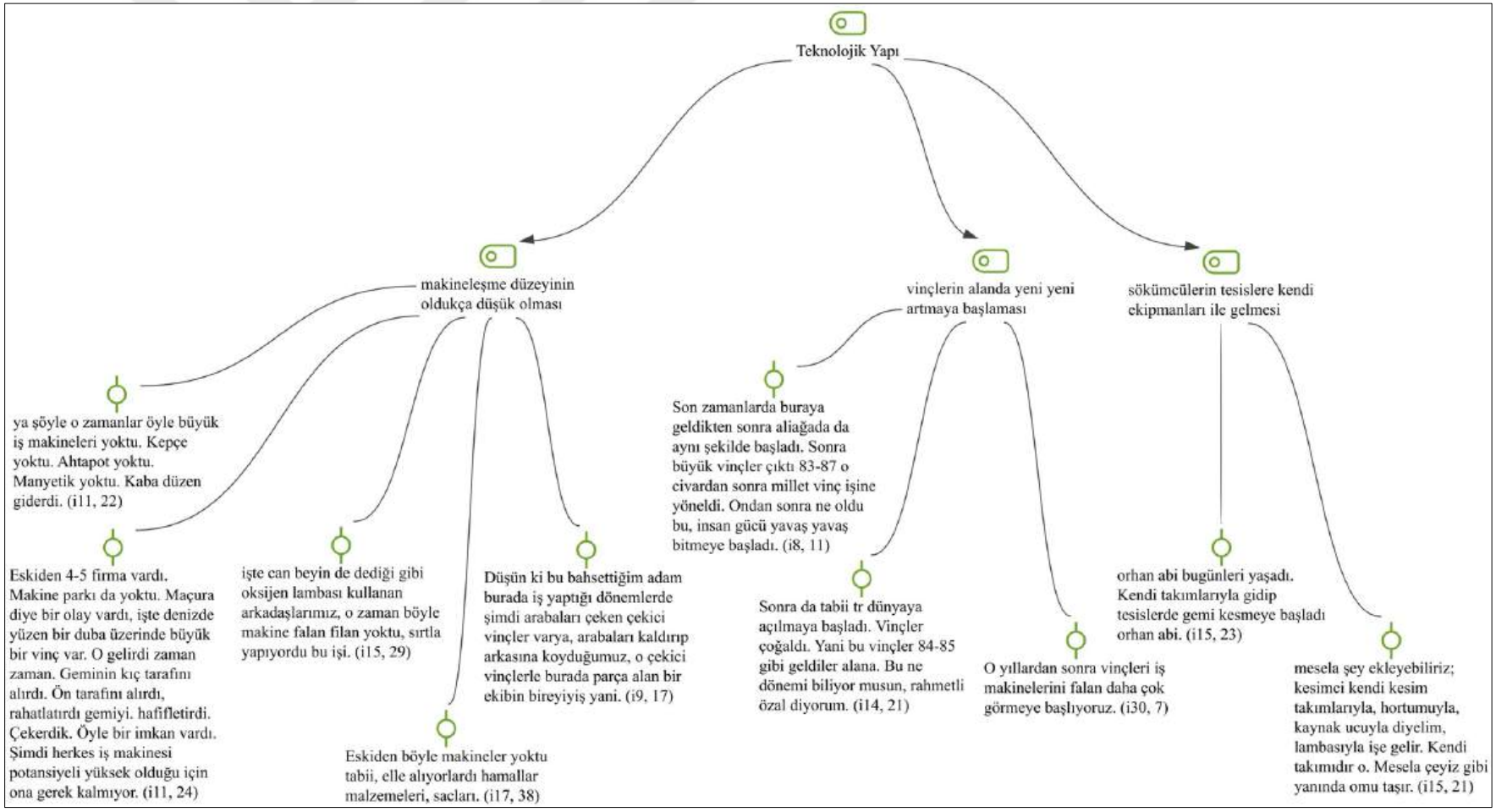
Daha önce de ifade edildiği üzere, Aliağa'daki söküm sahalarının fiziksel koşullarında geçmişten günümüze iyileşme gözlense de bu iyileşme temel düzeyde olmuştur. Yine de firmalara erişim altyapısı, firmalardaki iletişim altyapısı ve elektrik ve yangın tesisatları bugün daha iyi durumdadır (Şekil 6.12). Bu bağlamda, firmalara gelen yollar düzenlenmiş ve asfaltla kaplanmış durumdadır. Benzer şekilde saha içi ulaşım sistemi de hem yaya hem de araçların geçişini sağlayacak şekilde düzenlenmiştir. Telefon ve internet altyapıları güçlendirilmiştir. Geçmişte jeneratörler ya da dizel motorlar kullanılarak çalıştırılan oksijen tankları ve ırgat vinçler artık elektrikle çalıştırılmaktadır. Ya da özellikle oksijenle kesim esnasında oluşabilecek bir yangına anında müdahale edilmesini sağlayacak şekilde yangın tesisatları tamamlanmıştır. Firmaların bugünkü fiziksel koşulları bir görüşmeci tarafından şu şekilde betimlenmiştir:

> '… Yani gemi söküm şu anda cennet. Neler gördük geçirdik. Biz o şantiyeyi kurduğumuzda elektrik yok, su yok, telefon yok, yol yok. 1985 başlarından bahsediyorum.' (İ11)

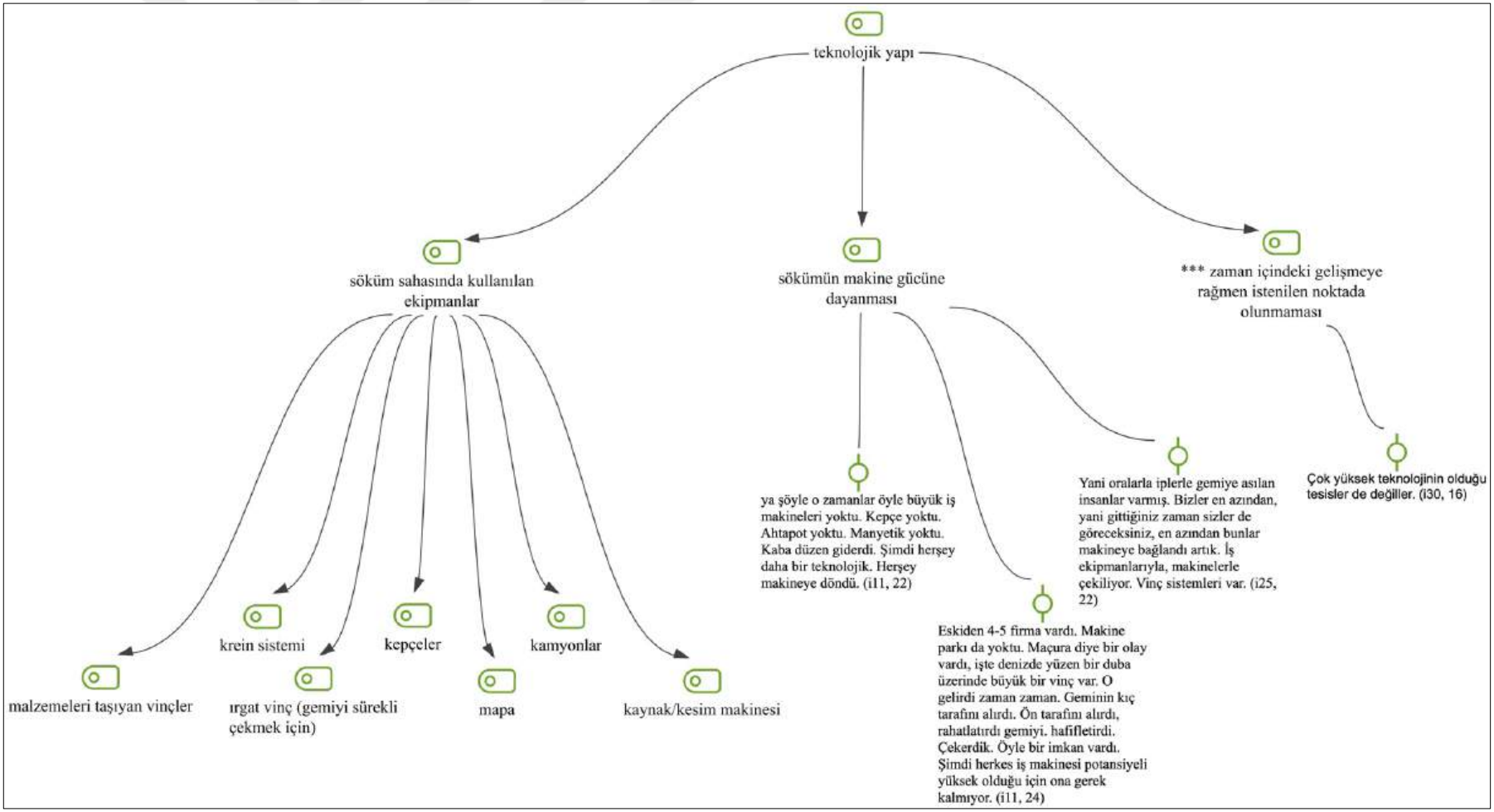


Şekil 6.12 Aliağa'nın ilk yıllarından bugüne fiziksel altyapıda gerçekleşen değişikliklere ilişkin kod modeli

Fiziksel koşullardaki temel düzeyde iyileşme teknolojik yapıda da gözlenmiştir (Şekil 6.13 ve 6.14). Aliağa'da 1990'larda başlayan makineleşme 2000'lerden itibaren hızlanmıştır. Bu gelişme, 2000'lere kadar demir-çelik sanayi için önerilen gemi söküm faaliyetlerinin (DPT, 1989), 2000'lerden itibaren gemi inşa sektörünün önceliklendirildiği ulusal kalkınma planlarındaki modernizasyon politikalarından kaynaklanmıştır (DPT, 2001a, 2007).



Şekil 6.13 Aliağa'nın ilk yıllarında teknolojik yapıya ilişkin kod modeli



Şekil 6.14 Aliağa'da bugün teknolojik yapıya ilişkin kod modeli

Söküm sonrası: Yukarıda anlatılan koşullarda gerçekleştirilen gemi sökümün son aşaması ise, sökümden elde edilen malzeme ve ekipmanların değerlendirilmesi ya da bertaraf ve geri dönüşüme gönderilmesini kapsamaktadır. İlki konusunda başlangıçta neredeyse Haliç'teki gibi kısıtlı seçeneklerin söz konusu olduğu Aliağa'da, son yıllarda seçenek yelpazesi oldukça genişlemiş durumdadır. Örneğin, Aliağa'nın ilk yıllarında yeniden kullanılabilir malzeme ve ekipmanların alıcıları başta Tuzla Tersaneler Bölgesi'ndeki işletmeler olmak üzere, gemi inşa ve bakım-onarım sektörleriyle sınırlıdır. Ancak, bugün aynı malzemelerin yurt içi ve yurt dışında çok çeşitli alıcıları vardır (Şekil 6.18 ve 6.19). Bu malzemelerin yurt içindeki alıcılarını aşağıdaki gibi gruplandırmak mümkündür:

1) Gemi sökümün organizasyonel alanında yer alan yan sanayiciler

Aliağa'da gemi söküm firmalarının hemen ardında konumlanmış olan yan sanayi işletmeleri gemi makinelerinden (Şekil 6.15) elektrik-elektronik ekipmanlara, gemi mobilyasından gemideki süs eşyası/koleksiyon parçalarına ve kablolardan sarı, alüminyum (demir-dışı hurda) ve demir hurdaya kadar yeniden kullanılabilir malzeme ve ekipmanların en önemli alıcıları arasında yer almaktadır (*gemi söküm endüstrisinden olumlu meşruiyet taşmaları*).



Şekil 6.15 Yan sanayi işletmelerine ait açık alanlarda sergilenen gemi makineleri

Yan sanayi işletmeleri bizzat sökümünü yaptıkları malzemeleri onarıp/ yenileyip/ yeniden işleyip, ilgili piyasalardaki diğer alıcılara yönlendirmektedir. Görüşmecilerin ifadeleri yan sanayiciler tarafından gerçekleştirilen artı değer üretimini aşağıdaki şekillerde ortaya koymaktadır:

> "Hepsinden (tüm firmalardan) alıyoruz. Hangi gemiyse çıkıyoruz bakıyoruz, hangisinde varsa. Gemi geldiğinde işlemleri bittikten sonra, biz çıkıyoruz. Gümrük vs. yani kanuni işlemleri bittikten sonra çıkıyoruz, bakıyoruz, liste yapıyoruz ve fiyat veriyoruz. Sadece tabii biz vermiyoruz. Başak kişiler de veriyor. Buradan veren de var, İstanbul'dan veren de var. Kim yüksek fiyatı verirse, o alıyor malzemeleri. Sonra kendimiz söküyoruz, indiriyoruz. İşlemden geçiyor tabii, yani şöyle, parlak falan çıkmıyor bunlar. Bunlar dışarıda, mesela polisaj oluyor. Ondan sonra, buraya showroom'a geliyor. Sökümünü de biz yapıyoruz; çünkü gemi sökümcü adam bunla uğraşmaz. Biz onları alıyoruz. Sonra, burada işlemleri yapılıyor ve showroom'a koyuluyor. Genelde bunları işte acenteler alıyor, C. abi gibi gemi alım-satım yapan acenteler mesela; ki onlar da başkalarına hediye ediyorlar. Sonra brokerlar, armatörler, tersaneciler, genelde gemiyle ilgili olan kim varsa, denizi sevenler alıyor yani. Koleksiyoncular da var ayrıca." (İ17) (süs eşyaları/koleksiyon parçaları) (Şekil 6.16)

> "Kabloyu işte, bizim buradan alıyor, üzerindeki kabuktan sıyırıyor ve İzmit'teki bir kablo fabrikasına götürüyor, geri dönüşüme götürüyor yani." (İ9) (kablolar)

> "Hurdanın dışında, işte bu pirinç, krom, bakır, ondan sonra alüminyum, bunlar bizim burada Pınarbaşı'nda madencilerimiz var İzmir'de, onların da zaten burada şirketleri veya adamları oluyor. Ya onlar alıp götürüyor ya da yan sanayideki arkadaşlar. Ama mesela, onlar da ne yapıyor, bir yerde elleçliyorlar. Alüminyumdan bahsedeyim mesela; elleçleme bittikten sonra alıyor Konya'daki bir fabrikaya gönderiyor." (İ9) (demir dışı hurda)

> "(Yan sanayicilerin) Kimisi, söküm parçalama işi de yapıyor. Yani böyle malzeme işi yapan 15-20 kişi vardır ancak. Diğerleri farklı işler de yapıyorlar, yani kesimdir şudur budur. Gemilerin malzemeleri vardır, elektronik (malzemeler), onları söküyorlar ve alıyorlar. İçindeki malzemeleri değerlendiriyorlar, mesela şarteridir, kontraktörüdür, kartlarıdır... Onlar da tekrar kullanılıyor çünkü. Onları yapanlar da var, bu tür malzeme harici. Değişik değişik yani burada." (İ17) (elektrik-elektronik ekipman)



Şekil 6.16 Aliağa'daki yan sanayi işletmelerinden birinde onarıldıktan veya yeniden işlendikten sonra satışa sunulan koleksiyon eşyaları

2) Tuzla Gemi Yan Sanayi Sitesi (Tuzla Tersaneler Bölgesi'nden olumlu meşruiyet taşmaları)

Yukarıda belirtilen malzeme ve ekipmanlar, Aliağa'dakiler dışında Tuzla'daki yan sanayiciler tarafından da ilgi görmektedir.

> "Her gün buradan çıkan bir iki araba vardır Tuzla'ya. Yedek parça, makine, zincir... Aklına gelebilecek ne varsa... Yangın tüpleri, life (can kurtarma) botları, Otomatik açılan botlar, filikalar... Yani, sektör için gerçekten tedarik yeri." (İ4)

3) Tuzla dışında diğer yerlerdeki gemi, yat ve tekne inşa ve bakım-onarım tesisleri

> "Yani burası, tüm tur teknelerine, gezi teknelerine hammadde sağlıyor; (tekneler) yapılırken kullanılan ahşaptı, zincirdi, iç teçhizattı, jeneratördü, makineydi derken. Lambaları vs. aklına gelecek her şeyi alıyorlar. Sadece demir-çelik değil yani. Gemi inşa, yat inşa..." (İ21)

4) Yeni gemi inşa eden veya bu malzemeleri gemi bakım-onarımda kullanmak isteyen armatörler

> "Hatta ben size söyleyeyim; Dikili'de bir (oda) üyemiz var. Karadeniz Ereğli'de kendine gezi-tur teknesi yaptırıyor. Çok büyük, 22 metre. Bütün malzemesini M. Ş.'den almış, yani Şimşekler firmasından." (İ21)

5) İzmir Foça yolundaki demir-çelik fabrikaları

Demir ve demir dışındaki hurdayı (sarı hurda ve alüminyum) alan fabrikalar, aynı zamanda bunları ayrıştırıp/işleyip yurtdışına da ihraç etmektedir (artı değer üretimi).

> "Onun dışında, demir-çeliğe gönderiyoruz. Yani, (malzemelerin) %90'ı geri dönüşüyor. Genelde biz, yeni Foça yolu üzerindeki demir-çelik fabrikalarına veriyoruz. Orada da zaten biliyorsunuz, işleniyor ve tekrar geri dönüşüyor. Onlar da yurtdışına gönderiyorlar." (İ7)

6) Gemi sacını sera yapımında kullanan işletmeler

Bir diğer artı değer üretim süreci, gemi sacının önce yamasının yapılması için Denizli'ye ve ardından sera inşasında kullanılmak üzere Antalya'ya gönderilmesi sırasında meydana gelmektedir.

> "Çıkan sacları Denizli'ye veriyoruz. Denizli, bunlara yama çakıyor. Sonra da Antalya'ya, o yörelere seralara veriyor. Seralara malzeme veriyor yani. Üstünü yapıyorlar seraların." (İ8)

7) Gemi mobilyasının alıcıları

Söz konusu alıcılar mobilyacılar, üniversiteler, yatçılar, kafeler, ofisler ve otellerdir. Bunlar arasında özellikle gemi mobilyasını onarıp/işleyip/yenileyip, ondan artı değer üreten mobilyacılar öne çıkmaktadır (Şekil 6.17). Ayrıca son zamanlarda, Aliağa'da iç tasarımında yalnızca gemi söküm mobilya ve eşyalarının kullanıldığı kafeler açılmaya başlamıştır.

"Mesela çıkan yataklar, gidiyor İzmir'e. İzmir'e gidiyor, soyuluyor, tekrardan yenileniyor, döşeniyor, kaplanıyor ve pazarlarda ya da otellere satılıyor. İşlenmiş mobilya İzmir'den satılıyor." (İ21) (gemi mobilyasından artı değer üretimi)

"Mesela Osman abilerin, gemi sökümden çıkan malzemeler ve eşyalarla tasarlanacak (olan) kafeleri yapılıyor şu anda. Komple gemideki eşyalar oraya yerleştiriliyor. Osman Bey'in otellerinin altına. Yani öyle enteresan ki, gemiden çıkan her malzeme değerlendiriliyor. (İ16) (gemi mobilyalarının kafelerin iç mekân tasarımında kullanılması)



Şekil 6.17 Aliağa'da gemi mobilyalarını/eşyalarını alıp onardıktan veya yeniden işledikten sonra satışa sunan bir işletmeden görüntüler

8) Gemideki pusula, dümen, lamba, harita masası, iç aydınlatma elemanları, tablolar, kaptan köşkü mobilyaları, süs eşyaları, seyir defteri, telsiz kayıt cihazları vb. gibi eşya ve ekipmanların doğrudan alıcıları: Koleksiyonerler.

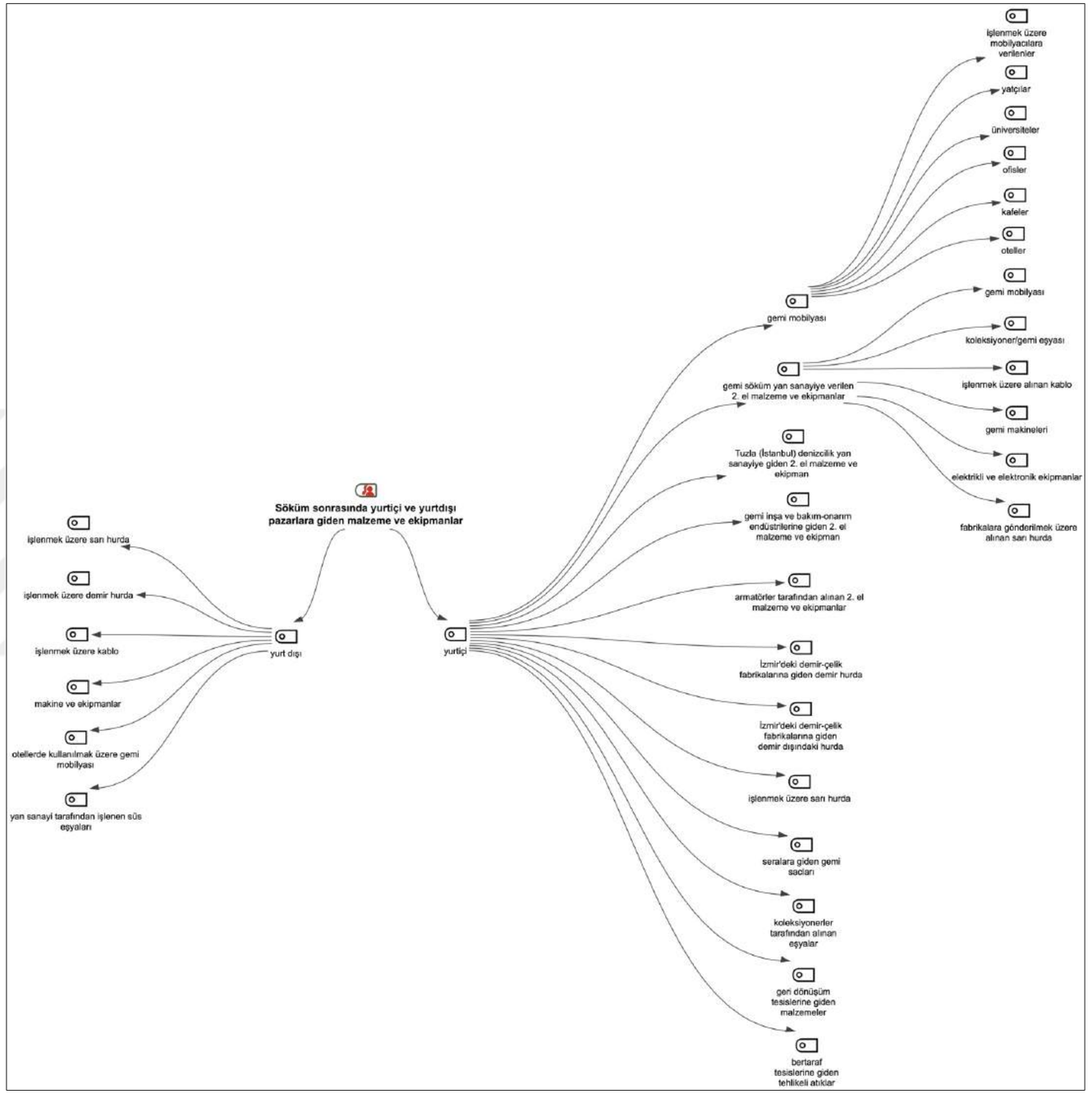
9) Geri dönüşüm tesisleri

"Şimdi ÇŞİDB'nin kriterleri var, biliyorsunuz ülkede atık dönüşüm firmaları var, onlara gidiyor (geri dönüştürülecek malzeme ve materyaller). Önceden demir çeliğe giderdi, yine demir çeliğe gidiyor; ama bunun yakıtı, plastiği, kâğıdı dönüşüme gidiyor. Aküler dönüşüme gidiyor. O güzelliği var. En azından bizim sektörü belki insanlar beğenmiyor; ama yeşil sektör olarak görüyoruz biz. Yeşil sektör..." (İ11)

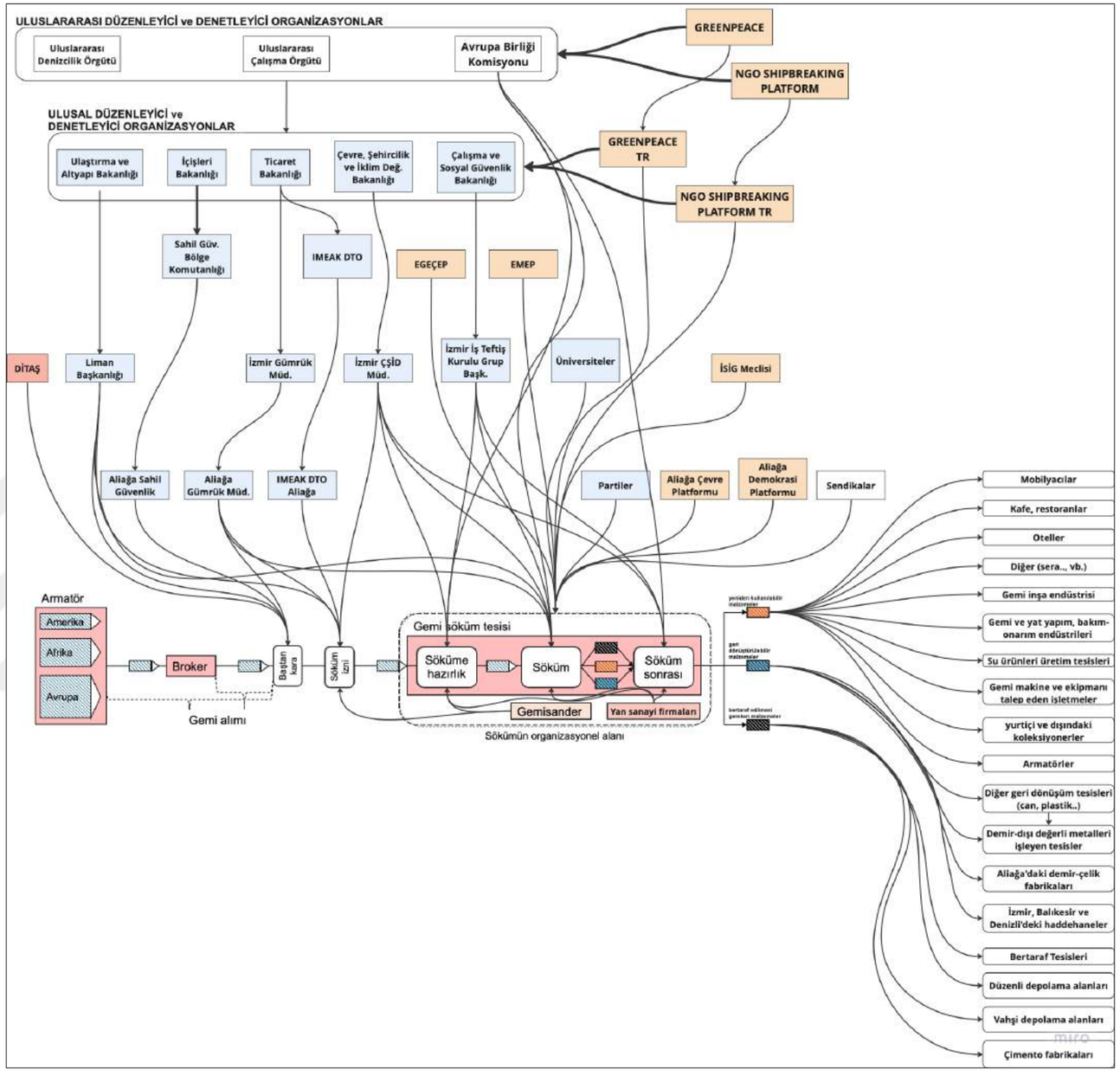
10) Bertaraf tesisleri

"Asbesti söktükten sonra da ona uygun paketlere koyup depoluyorlar. Ardından atık bertaraf tesislerine gönderiyorlar, mesela Süreko'ya. Süreko'dan araçlar gelip alıyor ve bu şekilde bertaraf ediyorlar." (İ24)

Yukarıda da belirtildiği gibi aynı malzeme ve ekipmanlar yurt içi piyasalardaki alıcılara ek olarak ya bunları alıp işleyen aracılar ya da doğrudan Aliağa'daki firmalar tarafından yurt dışındaki piyasalara gönderilmektedir.



Şekil 6.18 Aliağa'da artı değerin yaratılması: Söküm sonunda elde edilen malzeme ve ekipmanların yurtiçi ve yurt dışı pazarlardaki alıcıları



Şekil 6.19 Aliağa'da 2018 ve sonrası dönemde gemi sökümün organizasyonunda rol oynayan firma ve sistem düzeyindeki aktörler

*Gemi sökümün Aliağa dönemi tanıklarıyla gerçekleştirilen görüşmeler; Bilir (2019, 2020); İZKA (2022); ve Sakin'den (2023) yararlanılarak oluşturulmuştur.

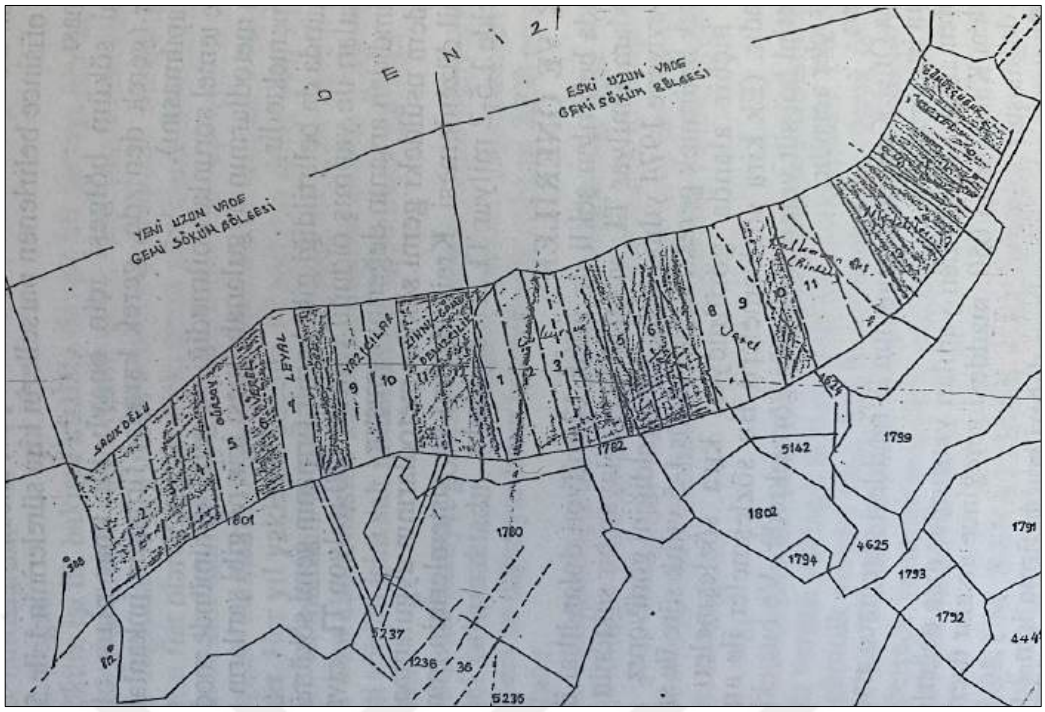
7
ALİAĞA DÖNEMİNDE GEMİ SÖKÜMÜN KURUMSAL BAĞLAMI (1977-GÜNÜMÜZ)

Tezin kuramsal çerçevesinin ele alındığı ikinci bölümünde de belirtildiği üzere, kurumsal bağlam düzenleme, kurum ve organizasyon boyutlarından oluşmaktadır (Glückler ve Lenz, 2016). Bu bölümde, Türk gemi söküm endüstrisinin Aliağa dönemindeki kurumsal bağlamında meydana gelen değişimler, endüstrinin mekânsal, teknolojik ve örgütsel boyutlarındaki dönüşümlerle ilişkili olarak dört dönem üzerinden incelenmektedir: 1977-1989, 1990-2002, 2003-2017 dönemleri ile 2018 ve sonrası dönem.

7.1 1977-1989 Dönemi: Geçici İşçi Çalıştırmanın Kurumsal Temellerinin Zayıflaması

Görüşmeciler tarafından da ifade edildiği üzere, 1974 yılında Haliç'te gemi söküm faaliyetlerinin durdurulmasının ardından bazı söküm firmaları ve işçilerin bir kısmı Aliağa'ya geçiş yapmıştır. Haliç'e özgü iş yapma pratiklerini de beraberlerinde getiren firma ve işçilerin yineleyici faillikleri (Tablo 7.1), geçici işçi çalıştırma kurumunun 1990'lı yıllara kadar Aliağa'da varlığını sürdürmesini mümkün kılmıştır. Aynı zamanda bu süreç, Haliç'ten aktarılan pratikleri zamanla öğrenen firmaların yineleyici girişimcilikleri tarafından da desteklenmiştir. Bu firmalar, Aliağa'da halihazırda var olan Sadıkoğlu ve Niğdeliler ile sonradan kurulan firmalardır (Şekil 7.1).

> "İstanbul'dan gelenler Kalkavanlar, Vereller ve Öge. Gelip burada (Aliağa'da) (gemi) sökmeye başladılar." (i15)
>
> "(Aliağa'ya giden) Çok (işçi) var. Ustalar da gitti. Sivaslılar gitti. Herkes kendi gitti." (İ4)



Şekil 7.1 1990'lı yıllarda Aliağa'da kurulu olan firmalar ve söküm bölgesi içindeki konumları (Ağır, 1991, s. 82)

Bununla birlikte, geçici işçi çalıştırma kurumunun etkisi ve meşruiyeti söz konusu dönem boyunca sabit kalmamış; aksine giderek azalan bir ivme göstermiştir. Bu durum yer değiştirmenin etkilerinin endüstrinin yeni yerinde belirgin hale gelmeye başlamasından kaynaklanmıştır. Burada söz konusu etkileri şu şekilde açıklamak mümkündür: mekansal ve teknolojik anlamda gitgide Haliç'ten farklılaşan Aliağa'da işverenlerin beklentilerinin değişmeye başlaması ve bu nedenle sökümün organizasyonunda farklı türden bir yapılanmaya ihtiyaç duyulması. Bir sonraki dönemde detaylı bir biçimde incelenecek olan bu dinamikler, Aliağa'da geçici işçi çalıştırma kurumunun işlevselliğini yitirdiği ve artık beklentileri karşılamakta yetersiz kaldığı yönünde bir *söylemin* (narrative) oluşmasına zemin hazırlamıştır (*kurumları yıkmaya yönelik kurumsal çalışma: kurumların meşruiyetini sarsma = kurumsal meşruiyet kaybı*) (Tablo 7.1). Sonuç olarak, bu dönem ilgili kurum açısından bir zayıflama sürecine karşılık gelirken; sonraki yıllarda inşa edilecek yeni kurumlar açısından bir *ön oluşum evresi* (pre-formation phase) niteliği taşımıştır.

Tablo 7.1 1977-1989 döneminde bireysel ve kollektif aktörlerin failliği

1977-1990	KURUMSAL DEĞİŞİM				KURUMSAL SÜREKLİLİK			KURUMSAL YOK OLUŞ
	Değişim Failliği			Yeni kurum yaratmaya yönelik faaliyetler olarak kurumsal çalışma	Yineleyici Faillik			Kurumları yıkmaya yönelik faaliyetler
	Yenilikçi girişimcilik	Kurumsal girişimcilik	Yer odaklı değişim liderliği		Yineleyici girişimcilik	Kurumsal sürekliliği sağlamaya yönelik faaliyetler olarak kurumsal çalışma	Yineleyici yerel liderlik	
Yeni firmalar					+			+ (kurumların meşruiyetini sarsma)
Yerleşik firmalar						+		+ (kurumların meşruiyetini sarsma)
Kolaylaştırıcı aktörler								
Kamu politikalarını belirleyen aktörler								
Yan aktörler								

7.2 1990-2002 Dönemi: Geçici İşçi Çalışma Kurumunun Yok Olması ve Yeni Kurumların Ortaya Çıkması

7.2.1 Taşeronluğun Aliağa'daki Tezahürleri: Müteahhitlik ve Götürü Kurumları

Haliç'ten Aliağa'ya taşınan geçici işçi çalıştırma kurumu, Aliağa dönemindeki kurumsal bağlamın embriyonik koşullarında 1990'lı yıllara kadar varlığını sürdürmüştür. Mevcut düzenlemelerin henüz söz konusu kurum üzerindeki etkilerinin hissedilmediği ve sökümün bir kısmı Haliç'ten gelen az sayıda firma tarafından tıpkı o dönemdeki gibi iptidai koşullarda gerçekleştirildiği Aliağa'da, geçici işçi çalıştırma kurumu bir müddet daha beklentileri karşılamaya devam etmiştir. Ancak, hem 1980'lerin ortalarından itibaren firmaların istedikleri tür ve büyüklükte gemileri Aliağa'ya getirmeye başlaması hem de 1990'lardan itibaren endüstrinin yeni organizasyonel alanındaki fiziksel ve teknolojik koşulların değişmeye başlamasıyla artan gemi tonajları ve sirkülasyonu işverenlerin beklentilerini değiştirmesine neden olmuştur. Aldıkları gemileri bir an önce nakde dönüştürmek ve Aliağa'ya doğru harekete geçen yeni gemilere en kısa sürede yer açmak isteyen işverenler, beklentilerini 'geminin sökülmesi'nden 'hızlıca sökülmesi'ne doğru değiştirmiştir. İşverenlerin yeni beklentileri eskiden olduğu gibi geçici işçilerde karşılık bulamayınca, firma içinden veya dışından işçilerin bu beklentiyi karşılamak üzere bir araya gelmesiyle büyük ve organize ekipler oluşmaya başlamıştır.

Firma içindeki ekipler, geminin bir kısmının veya tamamının sökümünü üstlenmek üzere birbirinin çalışma temposuna ayak uydurabilen işçilerin çavuşlar ya da kaynakçılar öncülüğünde bir araya gelmesiyle oluşmuştur. Firma dışındaki ekipler ise, çoğu daha önce sökümde çalışmış deneyimli işçilerin 'dayıbaşları' denilen kişilerin köylerden toplayıp getirdiği kalifiye olmayan işçileri yanlarına almasıyla oluşmuştur (Aksakoğlu, 2007). Böylece, kurumsal bağlamın mikro düzeyinden (organizasyonel alandan) kaynaklanan dinamikler yukarı yönlü nedensellik mekanizması aracılığıyla geçici işçi çalıştırma kurumunu yavaş yavaş yok ederken, işverenlerle organize ekipler arasındaki etkileşimden yeni kurumların doğmasına neden olmuştur. Beklentileri az zamanda daha fazla para kazanmak olan ekiplerle işverenler arasındaki etkileşim, tekrar eden durumlar aracılığıyla taşeronluğun iki

farklı türünün kurumlaşmasını sağlamıştır. Kurumsal yapıları birbirinden farklı olan bu iki kurumdan ilki, işverenlerle firma dışından ekipler arasındaki etkileşimden doğan *müteahhitlik* kurumudur. İkincisi ise, işverenlerle firma içinden ekipler arasındaki etkileşim sonucunda ortaya çıkan *götürü* kurumudur.

Müteahhitlik kurumunun davranış örüntüsü birbirini izleyen üç aşamadan oluşmaktadır. İlk aşamada, işverenler ve müteahhitler arasında hurda geminin tonajına ve söküm süresine göre hesaplanan ücretler üzerinden pazarlık yapılmakta ve bu doğrultuda anlaşmaya varılmaktadır. Bunun üzerine ikinci aşamada, müteahhitin işçileri bir zaman planlaması ve görev dağılımı yaparak geminin içine ve kesim sahasına alt gruplar halinde dağılmaktadır. Sökümün kararlaştırılan vakitte bitirilebilmesi için bu aşamada çalışma temposu, mesai saatleri ve çalışılan gün sayısı normalin üzerinde olmaktadır. Bu durum müteahhitliğin hem İSG önlemlerini ihlal eden bir sisteme dönüşmesine hem de kazaların artmasına neden olmaktadır (Sakin, 2023). Bir görüşmecinin bununla ilgili sözleri dikkat çekicidir:

> "İşçi normalde burada sabah sekiz buçukta mesai başı, akşam beşte de paydos yapıyorsa, o durumda sabah sekizde başlıyor ve akşam da hava kararıncaya kadar çalışıyor. Durmuyor, örneğin öğlenleri bir saat istirahat yapmıyor da yarım saat yapıyor. Ben bu gemiyi ne kadar erken bitirirsem, o kadar fazla para kazanmış olurum diyor." (İ17)

Son aşamada ise, sökümün tamamlanmasıyla alınan para taşeron tarafından ekip içinde paylaştırılmaktadır. Buradaki paylaşım işçilerin yaptıkları işin ağırlığına ve çalışma sürelerine göre belirlenmektedir. Müteahhitliğin kurumsal yapısı eski bir müteahhit tarafından şu şekilde özetlenmiştir:

> "Biz patronla şöyle yapıyorduk; kilo hesabıydı o zaman. Diyorduk ki, biz kilosunu 12-13 liraya bozarız. O çok, biz az derken anlaşıyorduk. Kilo hesabı yani. Ne çıktı gemiden, diyelim ki 3000 ton. Patron bize 3000 tonun parasını kilosu 12-13 liradan ödüyordu iş bittiğinde." (İ15)

Böylece, işlevi alınan geminin bir an önce sökülmesini sağlamak olan müteahhitlik kurumu, diğer yandan da işverenler için kadrolu işçi bulundurmanın maliyetlerini bertaraf etmektedir. Ayrıca işverenleri iş güvenliği ve sosyal güvenlik gibi konulardaki yükümlülüklerinden kurtarmaktadır (Vardar ve Harjono, 2002). Başlangıçta bu durum, Aliağa'da sigortasız işçi çalıştırmanın artmasına ve kaza ya da ölüm olaylarında yasalar karşısında sorumlu bulunamamasına yol açmıştır. Ancak, ilerleyen zamanlarda müteahhit ekiplerinin de firmalaşmaya başlamasıyla işçilerin sigorta ve benzeri sorunlarının kısmen çözülmeye başladığı iddaa edilmiştir. Bu durum bir işveren tarafından şu şekilde ifade edilmiştir:

> '… Sigortasını da o öder. Biz karışmayız yani. Sigortayı da kendi şirketinin adına yapar. Defteri var onların, yani şirketi var.' (İ8)

İşlevi müteahhitlikle aynı olan götürü kurumunda bu sefer firma içinden ekiplerle benzer bir anlaşma yapılmaktadır. Ancak, müteahhitlikte olduğundan farklı olarak işçiler söküm süresince normal yevmiyelerini almaya devam ederken kalan para iş bittiğinde ödenmektedir (Bilir, 2020). Çavuş ya da kaynakçı tarafından organize edilen ekip genellikle sökümü iyi bilen ustalardan oluştuğundan alınan para kimi zaman eşit olarak bölüşülmektedir. Ayrıca sökümün kararlaştırılan vakitte tamamlanması için zaman zaman götürü ekibi ile vinç ve iş makinesi operatörleri arasında belirli bir ücret karşılığında anlaşma yapılabilmektedir. Sökümün planlanandan daha erken bittiği durumlarda götürü ekibinin işveren tarafından bir miktar daha fazla ücretlerle ödüllendirilmesi de mümkün olmaktadır. Götürünün kurumsal yapısı saha görüşmelerinde şu şekilde ifade edilmiştir:

> "İçimizden birisine veriyoruz. Mesela çavuş bu gemiyi ben bozayım diyor. Yap diyoruz biz de. Götürü veriyoruz yani. Çavuş diyor ki abi ben bunu şu kadara yaparım. Biz hiçbir şeye karışmıyoruz. Ama sigortasını gene biz yapıyoruz. Yemeğini biz veriyoruz. Servisini biz veriyoruz. Her şeyini biz veriyoruz. İşin kontrolü ise çavuşta [firma içinden gelen] müteahhiti yani işin." (İ8)

> "Yani şöyle götürü sistemi dediğimizde, firmada çalışan kaynakçı diyor ki ben bu gemiyi komple bir ayda keserim. 2 milyon paranızı da alırım. Firma patronu da bakıyor, hesap kitap yapıyor ve tamam diyor. İşçilerin temel masraflarını (yeme-içme masrafları, sigortaların yatırılması vb. gibi) karşılamak dışında başka bir şeye karışmıyor. Alan kişi, firmada kadrolu çalışan Ekibi de öyle. 8-10 arkadaş birleşiyor ve ne kadar erken bitirirlerse kazançları da o kadar çok oluyor." (İ11)

> "Götürü şimdi nedir… İş hızlı biterse ekstra bir prim verilir burada çalışan kişilere. Kadrolu çalışanlara yani…" (İ7)

Götürü kurumunun işçiler (götürü ekibi) için avantajı, çalışma süresi boyunca sigortaların ödenmesi ve diğer işçilik haklarının devam etmesidir. Ancak İSG önlemlerinin ihmali ve beraberinde gözlenen ölüm ve yaralanma vakalarının oranı konusunda müteahhitlik kurumundan bir farkı yoktur. Bununla birlikte, bu kurumların olmaması durumunda söz konusu olacak 'daha az kazanmak' gibi bir yaptırımı üstlenmek hem işverenler hem de işçiler için kurumların çevre ve İSG üzerindeki maliyetlerini kabullenmekten daha zor olmuştur. Böylece, kurumlar bağlamın makro düzeyinde bildirilen yasalara ve toplumun farklı kesimlerinden yükselen tepkilere rağmen uzun yıllar boyunca varlığını sürdürmeye devam etmiştir. Öyle ki, günümüzde götürü kurumunun bazı firmalarda halen gözleniyor olması şaşırtıcı değildir.

7.2.2 Müteahhitliğin Tamamlayıcıları: Dayıbaşılık ve Kan Parası Kurumları

Dayıbaşılık ve kan parası kurumları müteahhitliğin Aliağa'da uzun yıllar varlığını sürdürebilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Bu kurumlardan ilki, müteahhitler ile başta kendi hemşerileri olmak üzere çeşitli köylerden (İzmir, Sivas ve Tokat'ın köyleri) işçileri toplayıp Aliağa'da işe yerleştiren dayıbaşları arasındaki karşılıklı beklentiden doğmuştur (Aksakoğlu, 2007). Bir yandan müteahhitlerin söküm ekiplerini tamamlayabilmeleri için enformel bağlantılarını kullanan ve yerel aracılar olarak hareket eden dayıbaşları, diğer yandan da sistematik güvencesizliğin taşıyıcıları olmuştur.

Kurumlardan ikincisi yani kan parası, İSG önlemlerindeki ihmaller nedeniyle firmalarda meydana gelen ve işçi yaralanmaları/ölümleri ile sonuçlanan kazaların yargı sürecine taşınmaması için işverenlerin işçi yakınlarıyla yaptıkları anlaşmalara dayanmaktadır. Bu anlaşma sayesinde işverenler ölen ya da yaralanan işçinin ailesi tarafından talep edilen miktarda parayı ödeyerek, kendilerini yasal sürecin dışında tutmanın bir yolunu bulmuştur. Bu durum görüşmeciler tarafından aşağıdaki gibi aktarılmıştır:

> "(Patronlar) (işçinin) Ailesine parayı veriyorlar, konuyu kapatıyorlar. Çok kötü yani... Buradakiler zaten canından vazgeçmiş. Bir anlamda, öldükten sonra da ailelerini geçindirebilmek için çalışıyorlar." (İ20)

> "(İşçiler) Diyorlar ki, ölürsem kan parası verirler. Böyle bir sistemin içinde olan insana sen ne dayatırsan dayat... Ölmekten korkmuyor ki adam, kan parası bu işte! İşveren ikili mücadeleden korktuğu için kan parası veriyor. Sistem kendini bir şekilde sürdürüyor işte." (İ5)

7.2.3 Organizasyonlar: Değiştirici Failler

Bu dönem, geçici işçi çalıştırma kurumu için bir yok oluş sürecini ifade ederken; taşeronluk (müteahhitlik ve götürü), dayıbaşılık ve kan parası kurumları açısından bir doğuş evresini temsil etmektedir. Geçici işçi çalıştırma kurumunun işlevini yitirdiğine dair önceki dönemde ortaya çıkan ve bu dönemde özellikle işverenler (firma işvereni veya müteahhit) tarafından daha da güçlendirilen söylemler, kurumun meşruiyetini bütünüyle kaybetmesine yol açmıştır (*kurumları yıkmaya yönelik kurumsal çalışma: kurumların meşruiyetini sarsma*) (Tablo 7.2). Aynı aktörlerin işverenlerin değişen beklentilerine yanıt verebilmek amacıyla organize ekipler kurarak söküm işini üstlenmeyi teklif etmeleri, müteahhitlik kurumunun ortaya çıkış sürecinde üstlendikleri kurumsal girişimcilik rolünü ortaya

koymaktadır (Tablo 7.2). Bu durum görüşmeciler tarafından aşağıdaki gibi aktarılmıştır:

> "Burada daha önceleri gerçekleşen taşeronluk şu şekildeydi: Dışarıdan bir taşeron değil buradaki taşeronlar. Yani Tuzla'da olduğu gibi, dışarıdan bir müteahhit gelip, size teklif verip ben burada taşeronluk yapayım demiyor. Burada yine o zamanın işçileri kendi aralarında müteahhitle anlaşıp geliyorlar. Diyorlar ki, biz bir ekip kuralım. Biz sana (firma patronuna), bu gemiyi şu kadar sürede sökelim. Karşılığında da sen bize şu kadar para ver. Bu şekilde anlaşıyorlar." (İ9)

> "Müteahhit de bir patron. Kendi söküm yapmaz. Çalışmış çalışmış, sonra diyor ki ben bir ekip kurayım. Daha evvelden çalıştığım arkadaşlarımı da başka işçileri de yanıma alayım. Ben de firma patronu olarak diyorum ki, ya Ahmet ekibini de al gel. Yeni gemi geldi, sökelim bunu diyorum. O da geliyor." (İ1)

Götürü ve dayıbaşılık kurumlarının ortaya çıkışında ise, daha önce müteahhitlerin üstlendiği kurumsal girişimcilik rolüne benzer bir rol bu kez sırasıyla firmalarda kadrolu olarak çalışan çavuşlar veya söküm ustaları ile dayıbaşları tarafından üstlenilmiştir. Bu durum, görüşmecilerin ifadelerine aşağıdaki gibi yansımıştır:

> "Bu sefer, işçiler kendi patronlarıyla anlaşıyorlar. Çavuş ya da kaynakçı (söküm ustası) diyor ki, biz bir ekip kuralım. Biz sana bu gemiyi, bu zaman diliminde sökelim. Karşılığında da sen bize şu kadar para ver. Bu şekilde anlaşıyorlar." (İ9) (götürü kurumu açısından)

> "Bu kişiler (dayıbaşları), genellikle belirli köylerden işçileri toplayan, Aliağa'ya getiren kişiler. Taşeronluğun yeni yüzleri..." (İ28) (dayıbaşılık kurumu açısından)

Bu dönemde bir yandan, aktörlerin kurumlarla ilgili faillikleri anlatıldığı gibi gerçekleşmeye devam ederken; diğer yandan, endüstrinin patikasının şekillendirilmesiyle ilgili olarak yer odaklı değişim liderlerinin rolü ön plana çıkmaktadır. Yer odaklı değişim liderliği, aktörler tarafından çeşitli şekillerde icra edilmektedir: Gemisander'in yeniden yapılandırılmasıyla; Aliağa'nın farklı ölçeklerde görünür kılınması için sektörle ilgili ağlara entegre olunmasıyla; Aliağa'nın hükümet nezdinde endüstriyel kimliğiyle meşruiyet kazanması için çalışılmasıyla (lobicilik yapma); Aliağa gemi söküm sanayideki uygulamayı tüm yönleriyle anlatan bir kitabın yayınlanmasıyla ve hem yerel hem de uluslararası ölçekte asbestin güvenli bir şekilde sökülüp bertaraf edilmesi konusunda öncülük edilmesiyle. Bu faaliyetlerin her birini görüşmecilerin ifadeleri üzerinden aşağıdaki şekillerde örneklendirmek mümkündür:

> "(...) Mesela, ne kuruldu buraya, bir bina yapıldı. O binanın içine, gemi sökümün kendine ait bir itfaiye ekibi kuruldu. Bir doktor, bir hemşire alındı. Bir ambulans ekibi alındı. Gündüz çalışmalarında, anlık, en hızlı müdahaleyi yapabilecek ekipler kuruldu. Daha sonrasında, atık yönetimiyle ilgili inanılmaz bir ekip kuruldu burada, dernek bünyesinde. O dönem burada, E.Ö., E.Ç. ve A.Ş. vardı. E.Ç. özellikle... Hala hayattadır. Gemi söküm için, bu sektör için bir mihenk taşıdır. Ve bu sistemleri, devlet gözünde kabul ettiren adamlardan bir tanesidir." (İ9) (1)

> "Şöyle söyleyeyim; bu insanlar, böyle çok üniversite tahsili olan insanlar değiller. Ama işte ikisinin de (V.Ş. ve A.Ş.) iyi bir dil eğitimi var. İkisinin de oldukça fazla STK görevi var.

İşte, V. amcam uzun yıllar Aliağa DTO'nun meclis üyeliğini yaptı. Keza, A. amcam, 10 seneden fazladır Gemisander başkanlığı yapıyor. ISRA'da başkanlık yapıyor. Bugün faaliyette olan Aliağa DTO'yu bizzat kendisi kuruyor. Ve şu an da iki dönemdir yönetiyor. Kurucu başkanı yani A. amcam." (İ9) (2)

Gemi söküm burada, daha öncelerden beri çok köklü aileler tarafından yapılıyor; ama maalesef devlet nazarında buradakiler, tırnak içinde söylüyorum, 'hurdacı' olarak değerlendiriliyor. Yani bugün baktığın zaman, evet Aynur (Kalkavan) abi ve Şadan (Kalkavan) abi gelmişler, burada söküm yapmışlar; ama burayı devlet nezdinde bir yere oturtamıyorlar. Aslında çok kalifiye insanlar olmalarına rağmen, yeterince bu işin üzerine gitmiyorlar yani, öyle söyleyeyim. Ya da belki, gemi söküm işinin bu kadar ilerleyeceğini kimse tahmin edemedi. Dolayısıyla, burayı devlet nezdinde hurdacılıktan sanayicilik kimliğine dönüştüren ilk kişi A.Ş. Bunu, herkes kabul eder. Çünkü, o dönem hükümetle olan ilişkilerini de bir şekilde ilerletti buranın... İşte, bizi devletle tanıştırdı, yani öyle söyleyeyim. Buradaki yasaklarda, yaptırımlarda nokta atışı müdahaleleri oldu." (İ21) (3)

Hiç atlamak istemediğim, gemi sökümde de büyük bir yeri olduğunu düşündüğüm biri daha var: E.Ö. Allah rahmet eylesin. Kendisi gemi sökümcü değildir, MSGSÜ mezunudur. Yani buraya geldiğinde gemi söküm işi yapmıştır; ama işçi olarak... Sonrasında da işte, burada küçücük bir alanda römorkörler üretip, bunları ihraç etmeye çalışan çok beyin adamlardan biridir. Gemisander'e ve Aliağa DTO'ya kazandırdığı çok ciddi şeyler olmuştur. Bilgi kazanımı anlamında, kitabı vardır. Büyük bir emeği var burada..." (İ22) (4)

"(...) TR'de asbestin yok edilmesi, yani gemiden alınıp bertaraf edilmesi için çalışan ve bu ülkeye bunu kazandıran kişidir, Almanlarla birlikte. Bu işin çevreye zarar vermeden yapılabilmesi için çalışan kişilerin başında gelir E.Ö." (İ18) (5)

Tablo 7.2 1990-2002 döneminde bireysel ve kollektif aktörlerin failliği

1990-2003	KURUMSAL DEĞİŞİM				KURUMSAL SÜREKLİLİK			KURUMSAL YOK OLUŞ
	Değişim Failliği			Yeni kurum yaratmaya yönelik faaliyetler olarak kurumsal çalışma	Yineleyici Faillik			Kurumları yıkmaya yönelik faaliyetler olarak kurumsal çalışma
	Yenilikçi girişimcilik	Kurumsal girişimcilik	Yer odaklı değişim liderliği		Yineleyici girişimcilik	Kurumsal sürekliliği sağlamaya yönelik faaliyetler olarak kurumsal çalışma	Yineleyici yerel liderlik	
Yeni firmalar								+ (kurumların meşruiyetini sarsma)
Yerleşik firmalar			+			+ (lobicilik yapma)		+ (kurumların meşruiyetini sarsma)
Kolaylaştırıcı aktörler								
Kamu politikalarını belirleyen aktörler								
Yan aktörler								
Döneme özgü bireysel aktörler, liderler veya girişimciler		+	+					+ (kurumların meşruiyetini sarsma)

7.3 2003-2017 Dönemi: Kurumsal Sürekliliğe Karşı Meşruiyet Krizi Riski

Bu dönem, bir yandan müteahhitlik ve götürü kurumlarının kurumsal bağlamdaki etkilerinin güçlendiği; diğer yandan ise, bu etkinin çevre ve İSG üzerindeki olumsuz sonuçlarına karşı farklı tür ve ölçeklerdeki aktörlerin harekete geçmesiyle nihayetinde bu kurumların ortadan kalktığı bir sürece karşılık gelmektedir. Öncelikle, müteahhitlik ve götürünün kurumsal bağlam içindeki etkisini arttırması dayıbaşları ve işverenlerin yineleyici faillikleri tarafından desteklenmiştir (Tablo 7.3). Ancak, dönemin sonlarına doğru bu kurumların ortadan kaldırılmasında aşağıda belirtilen gelişmeler etkili olmuştur:

(i) Aliağa'da meydana gelen kazaların yargıya taşınmaması için işverenlerin ödemeyi kabul ettiği yüksek miktarda tazminat veya kan paralarının zamanla işverenler üzerinde hem ekonomik hem de psikolojik bir baskıya dönüşmesi [kurum-sarsan kurumlar (institution-circumventing institutions)]: Söz konusu baskının müteahhitliğin gitgide meşruiyetini kaybetmesindeki etkisi görüşmeciler tarafından şu şekilde ifade edilmiştir:

> "Oraya girmek için 50 takla atar (işçi), kaç kişiyi araya sokar; ama Allah korusun parmağına bir şey olsun… Kıyametler… Sendikalar falan… Aman, yandın yani. Çıkamazsın dışarı tesisten. Ödenecek paralar da cabası…" (İ5) (kan parası)

> "Sonra niye değişti dersek, çünkü bazı istenmeyen kazalar oldu. Tabii o kazalarda tazminatlar söz konusu oldu. O tazminatların işte mahkemelerce sen suçlu, o suçlu, bu suçlu derken, daha çok tabii eğer müteahhit suçluysa ve parayı da ödemediyse, o para direk patrona rücu ediyordu. Patron dedi ki 'eğer böyleyse ben müteahhitlik sistemini kaldırıyorum, benim komutamda çalışılacak' dedi ve firmalar eski müteahhitleri kadrolarına aldılar." (İ14) (tazminatlar)

(ii) Zamanla kurumsal bağlamın makro düzeyinde bildirilen kurum-sarsan kurallar

(iii) Müteahhitlik ve götürünün meşruiyetini yitirmesine yol açan ve dönem ilerledikçe giderek yoğunlaşan 'kurumları yıkmaya yönelik kurumsal çalışmalar'.

İkinci gelişme, aynı zamanda firmalar açısından uluslararası söküm piyasalarındaki konumlarını güçlendirebilecekleri bir fırsat penceresi yaratmıştır. Buna paralel olarak ilk gelişme, işverenler üzerindeki maddi ve manevi baskıyı daha da arttırmış; böylece, işverenlerin söz konusu fırsat penceresini değerlendirme yönünde karar vermelerine neden olmuştur. Özetle, Aliağa'da organizasyonel anlamda ikinci bir

yeniden yapılanmanın başladığı bu süreçte ön plana çıkan failler aşağıdaki gibi olmuştur (Tablo 7.3):

1) 'Geçici olarak tükenmiş failler' olarak işverenler,
2) Kurumları yıkmaya yönelik çalışmalar gerçekleştiren yan aktörler ve kamu politikası aktörleri.

7.3.1 Müteahhitlik ve Götürünün Kurumsal Bağlamdaki Etkilerinin Artmasında Yineleyici Faillik: Kurumsal Sürekliliği Sağlamaya Yönelik Faaliyetler Olarak Kurumsal Çalışma

Öncelikle, bu dönemde müteahhitlik kurumunun varlığını sürdürmesinde ve bağlam içinde giderek yerleşik bir yapıya kavuşmasında dayıbaşları kritik bir rol oynamıştır. Dayıbaşları bu rolü müteahhitin çalışma ekibini oluşturabilmesi adına köylerden işçi toplayarak yerine getirmiştir (*uygun koşulları sağlama*). Bu durum aynı zamanda bir kurumun işleyişinin onunla eş zamanlı olarak var olan başka bir kurum tarafından desteklendiğini göstermektedir. Dolayısıyla, '*kurum-destekleyen kurum* (institution-reinforcing institution/complementary institutions)' (Helmke ve Levitsky, 2004) olgusuna somut bir örnek sunmaktadır.

Aynı dönemde, işverenler tarafından işçilerin motivasyonunu arttırmak amacıyla gerçekleştirilen uygulamalar hem müteahhitlik hem de götürünün kurumsal ve işlevsel olarak pekişmesine katkıda bulunmuştur. Görüşmecilerin ifadelerine göre, işverenler bu uygulamaları çoğunlukla işin planlanandan erken tamamlandığı durumlarda işçilere ikramiye vererek ya da onları yemeğe götürerek hayata geçirmiştir (*ödüllendirme).*

> "O zamanlar biz (işçileri) yemeğe götürürdük, gemi erken biterse. Motive olsunlar diye..." (İ7)

7.3.2 Kurumsal Yok Oluş Yeniden

7.3.2.1 Aliağa Döneminde Türk Gemi Söküm Endüstrisinin Düzenleyici Çerçevesi: Etkisiz Kurallardan Kurum-Sarsan Kurallara

Türk gemi söküm endüstrisi Aliağa Gemi Söküm Sanayi Bölgesi'nde faaliyetlerine başladığı 1977 yılından bugüne ulusal ve uluslararası düzeyde bildirilen pek çok düzenlemenin etkisi altına girmiştir (Şekil 7.3 ve 7.4). Bu düzenlemeler arasında, tezde müteahhitlik ve götürü kurumlarının yapı ve işlevleri üzerinde etkili olanlara odaklanılmıştır. Kurumların gelişmeye başladığı 1990'ların ortasından kurumsal bağlam içindeki etkilerinin arttığı 2000'lerin ortasına kadarki süreç, gemi sökümün

ulusal kalkınma planlarında demir-çelik sanayinin gelişmesi adına tavsiye niteliğinde kararlarla yönlendirildiği yıllara denk gelmektedir (DPT, 1989). Bu yıllarda ilan edilen yönetmeliklerde henüz sadece söküm öncesi ve sonrası aşamalara odaklanılmış, sökümün kendisi ya da gerçekleştirildiği koşulların düzenlenmesiyle ilgili kısıtlı bir alan açılmıştır. 1977 yılında uygulamaya konulan ve 1986'da kısmi revizyona uğrayan Aliağa Gemi Söküm Bölgesi Yönetmeliği, söküm öncesi işlemler arasında 'gelen geminin söküm bölgesine demirlemesi', 'baştankara yanaştırılması' ve 'firmaların söküm izni alması'na yönelik uygulamaları ön plana çıkarmıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 1986) (Şekil 7.6). Yönetmeliğin söküm sonrası işlemlerle ilgili maddeleri söküm sonunda ortaya çıkan tehlikeli ve tehlikesiz atıkların nerelerde hangi yöntemlerle depolanacağına dair açıklama getirmiştir. Söküm sürecini ilgilendiren tek madde ise, kaynak makinesiyle kesim esnasında ortaya çıkan yangınlarla mücadele konusunu ele almıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 1986) (7.6).

Aynı süreçte, 1989 yılında kabul edilen ve Türkiye'nin 1993'ten itibaren taraf olduğu Tehlikeli Atıkların Sınır Ötesi Taşınması Hakkında Basel Sözleşmesi'nde de ulusal ölçekli düzenlemelerle benzer aşamalara odaklanılmıştır (Basel Sözleşmesi Sekretaryası, t.y.; UNEP, 2023). Bununla birlikte, temelde ömrünü tamamlamış gemiler de dahil olmak üzere atıkların sınır ötesi taşınımı ve sonrasında bertarafına yönelik düzenlemeler içeren Basel Sözleşmesi (UNEP, 2023), uluslararası hukukta karşılık bulamayan hükümleri nedeniyle öngörülen etkiyi gösterememiştir (Kaya, 2012). Öyle ki, atık transferinden en fazla zarar gören güney ülkelerinin mağduriyetlerini gidermeyi hedefleyen ve atık ticaretini OECD ülkeleriyle sınırlayan 1995 yılındaki Basel Yasağı değişikliği (UNEP, 2023), 2019 yılında henüz uluslararası hukuka yansımıştır (Kaya, 2012). Bu nedenle, Basel Sözleşmesi söz konusu süreçte gemilerin uygun altyapıdan yoksun yerlerde sökülmesini engelleme konusunda yetersiz kalmıştır (Vardar ve Harjono, 2002).

Gemi sökümü neredeyse atıkların taşınımı meselesine indirgeyen Basel Sözleşmesi'nin sökümün çevreye ve işçi sağlığına duyarlı koşullarda yapılması konusunda bıraktığı boşluklar nedeniyle, Hong Kong Sözleşmesi'nin temelleri atılmıştır (Kara Balcı ve Varan Samut, 2024; Kaya, 2012). 2009 yılında kabul edilen ve sökümün çevre ve işçi sağlığı üzerindeki olumsuz etkilerinin önlenmesini amaçlayan sözleşme (IMO, 2009; IMO, t.y.), Basel Sözleşmesi'nin aksine

gemilerin geri dönüşümü meselesine bütüncül yaklaşmıştır. Sözleşme kapsamında, gemilerin tasarımından inşasına, bakım-onarımına ve güvenli bir şekilde sökümüne kadar pek çok konuda düzenlemeler getirilmiştir (IMO, 2009). Ancak, çevre ve insan sağlığına ilişkin söküm kaynaklı sorunların çözümüne dair somut hükümlerin bulunmaması ve daha çok lisans gibi prosedürel süreçlere odaklanılması (Kaya, 2012), Basel Sözleşmesi'yle başlayan problemlerin sürmesine neden olmuştur.

Hong Kong Sözleşmesi'nin Türkiye tarafından henüz onaylanmamış olması ve ancak 2025 yılında yürürlüğe girecek olması nedeniyle, görüşmecilerin de belirttiği gibi bu dönemde sözleşmenin Aliağa üzerindeki etkilerinden söz etmek için henüz erkendir.

> "Daha sonrasında, IMO Hong Kong Konvansiyonu'nu açıkladı. İşte bu Hong Kong Konvansiyonu, geri dönüşümcülerle birlikte oturuldu çalışıldı. O dönem yine, kimsenin hakkını yemek istemiyorum, buradan D. Bey bu komisyonda yer aldı, Hong Kong Konvansiyonu'nun hazırlanması ile ilgili olan komisyonda. Onun da bu anlamda ciddi emekleri var, Leyal'in şu anki sahibi D. A.'nın. O da gitti, işte orada konvansiyonu hazırladılar; ama Hong Kong Konvansiyonu'nun devreye girmesi için birtakım kriterler vardı. İşte belirli (sayıda) ülkenin, bunu kabul etmesi gerekiyordu. İşte bazı bayrak devletlerinin kabul etmesi gerekiyordu vs. (Dolayısıyla) Bu (konvansiyon) çok uzun yıllar maalesef uygulanamadı." (İ9)

Dönem boyunca Aliağa'da söküm faaliyeti, 2004 yılında ilan edilen Gemi Söküm Yönetmeliği ile yönlendirilmeye çalışılmıştır. Yönetmeliğin kendinden önceki yönetmeliklere göre getirdiği sınırlı sayıda yenilik arasında en önemlisi söküm aşamasını hedef almıştır. Buna göre, gemi sökümün belirli bir aşamadan sonra devam etmesi 'tava söküm izni' alınması koşuluna bağlanmıştır (T.C. UAB, 2004a) (Şekil 7.6). Bu koşul, tamamen temizlenmeyen tavanın kesilmesi sırasında ortaya çıkabilecek yangınların önlenmesiyle ilgilidir.

Bu dönemde, kurumsal bağlam üzerindeki etkilerinin yavaş yavaş hissedilmeye başlandığı esas düzenleme 2003 yılında yürürlüğe giren İş Kanunu olmuştur. Bu kanun ile 1980'lerden itibaren Türkiye'de önce belediyelerde başlayan ve ardından özel sektöre yayılan taşeronluk uygulamasının sınırlandırılması hedeflenmiştir (Şakar, 2010). Kanunun buna yönelik ilk maddesi, bir işverenin asıl işinin belli bir kısmını yalnızca teknolojik uzmanlık gerektirmesi koşuluyla alt işverene devredebilmesiyle ilgilidir (T.C. ÇSGB, 2003). Ayrıca, taşeronluk uygulamasından kaynaklanan ihlallerin önlenmesi konusunda asıl işverenin de alt-işverenle birlikte işçilere karşı sorumlu olması ön plana çıkan maddelerden diğeridir (T.C. ÇSGB, 2003). İş Kanunu'na dayalı olarak hazırlanan ve 2008 yılında ilan edilen Alt

İşverenlik Yönetmeliği'nde ise, alt-işverenin de kendi iş yerinin olması gerektiği ve aldığı işi bölüp başkalarına veremeyeceğiyle ilgili konular gündeme getirilmiştir (T.C. ÇSGB, 2008).

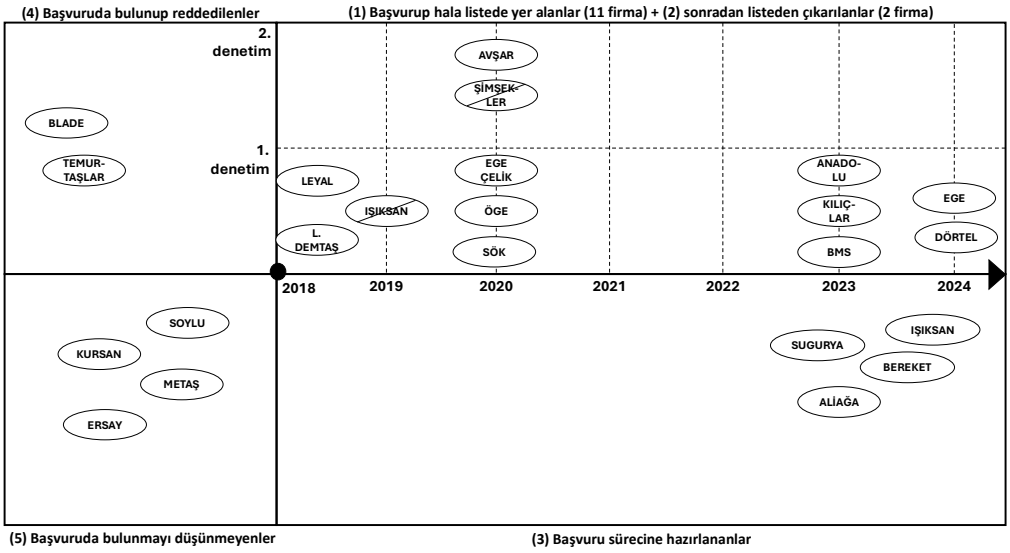
Ancak düzenlemeler, taşeronluğun 2000'li yıllardaki ilerlemesinin önüne geçememiştir. Üstelik hem özel sektör hem de kamu sektöründe kayıtlı toplam taşeron işçi sayısı 2007 yılında 2002 yılına göre üç kat artmıştır (CHP Taşeron Kurultayı, 2017, aktaran Arı ve Engin, 2018). Gemi söküm endüstrisi özelinde de taşeronluk atıkların taşınması ve kabloların sıyrılması gibi oldukça spesifik işlerin yapılmasına kadar sıçramıştır (Neşer vd., 2008). Kanun ve yönetmeliğin önlem almaya çalıştığı her konu, hiçbir değişikliğe uğramadan uzun yıllar boyunca Aliağa'da varlığını sürdürmüştür. İşveren teknolojik uzmanlık gerektirip gerektirmediğine bakmaksızın işin tamamını ya da bir kısmını kendilerine ait iş yerleri olmayan taşeronlara vermeye devam etmiştir. Taşeronların aldıkları işi başka alt-işverenlere devretmesiyle, işçilere karşı kimin sorumlu olduğu konusundaki muğlaklık giderek artmıştır.

Öte yandan, söz konusu düzenlemeler taşeronluğun sonlandırılmasıyla ilgili tartışmaların fitilini ateşlemiştir. Ancak, gemi söküm endüstrisi açısından düzenlemelerin uygulamadaki etkilerinin gözlendiği yıllar 2018 ve sonrası döneme (dördüncü dönem) denk gelmektedir. Yapılan görüşmelerde ifade edildiği üzere bunun sebebi, yasa ve yönetmelik kapsamında gerçekleştirilen denetlemelerin 2018 yılından itibaren sıkılaşmaya başlamış olmasıdır.

> "Çalışma (ve Sosyal Güvenlik) Bakanlığı'ndan arkadaşlar geliyorlar. Devamlı denetlemeler var. Bu denetlemeler, bizim devamlı kendimizi yenileme sürecine girmemize neden oluyor. (Denetlemeler) son üç dört sene içinde daha da hızlandı. Devamlı kendimizi kontrol ediyoruz. Alıştık biz buna. Yani mesela Çalışma (ve Sosyal Güvenlik) Bakanlığı'ndan arkadaşlarımız hazır mısın deseler, hazırız deriz. Artık kontroller sistemin kendisi oldu. Böyle de olmalı." (İ7)

Aliağa'da bu dönemde kurumsal bağlamın dönüşümünde etkili olan temel düzenlemeler, Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe girişinin gecikeceği endişesiyle bir ara çözüm olarak (İMEAK DTO, 2016) yürürlüğe konulan AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği ile AB Listesi olmuştur. Hong Kong Sözleşmesi'nin hem AB içinde hem de üçüncü ülkeler arasında olabildiğince erken onaylanmasını hedefleyen söz konusu yönetmelik, AB bayraklı gemilerin güvenli ve çevreye duyarlı tesislerde sökülmesini amaçlamaktadır (European Commission, t.y.). Bu bağlamda, yönetmelikte gemilerin alınmasından söküme hazırlanmasına,

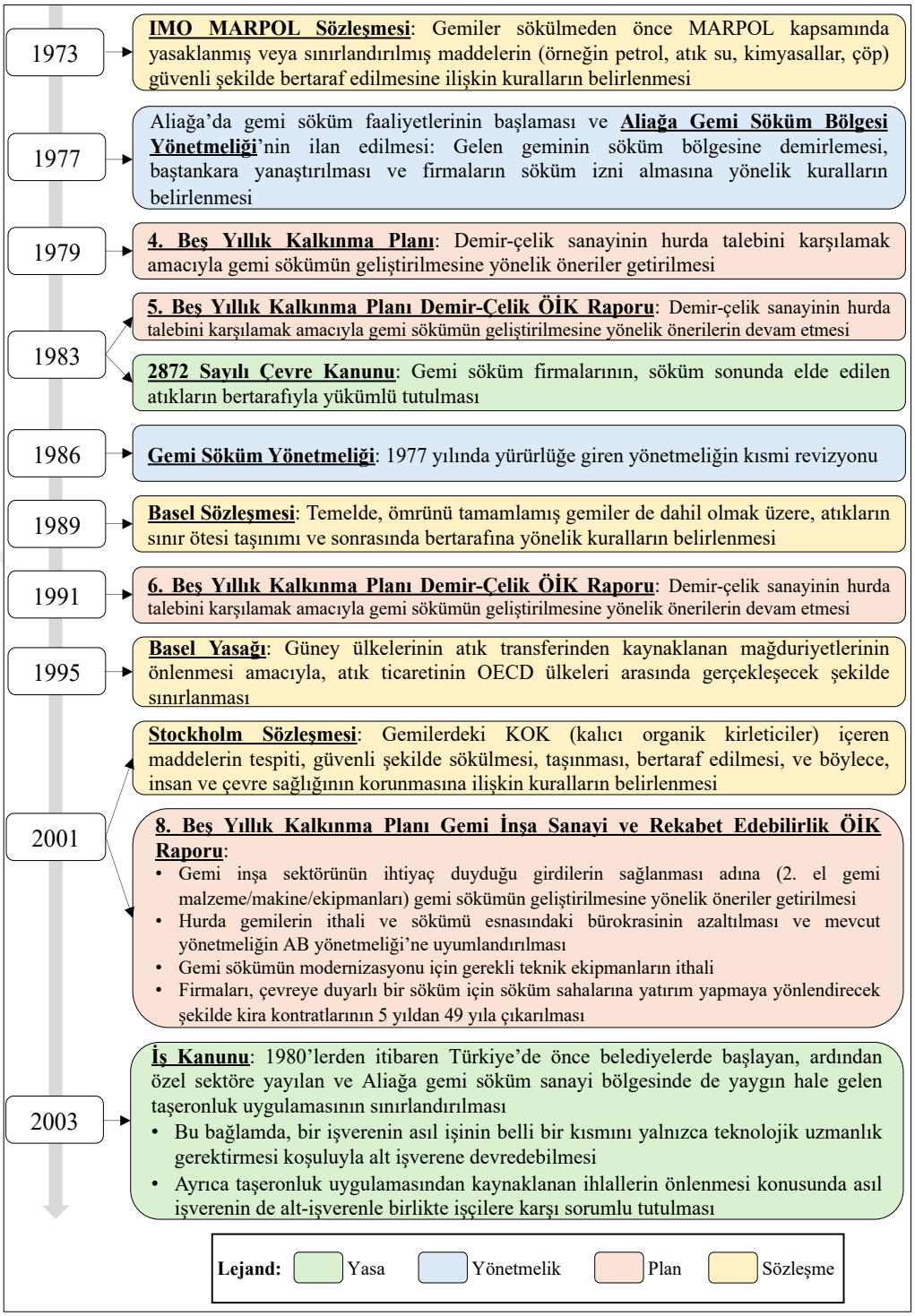
sökümüne ve söküm sonrasında atıkların yönetimine kadar tüm aşamalarda tesisler tarafından yerine getirilmesi gereken yükümlülükler açıkça belirtilmiştir. Böylece, gerekli koşulları sağlamadıkları taktirde listeye giremeyen tesislerin AB bayraklı gemileri sökmesi yasaklanmıştır (European Commission, t.y.).



Şekil 7.2 Aliağa'daki gemi söküm firmalarının Avrupa G.G.D. Tesisleri Listesi'ndeki konumları

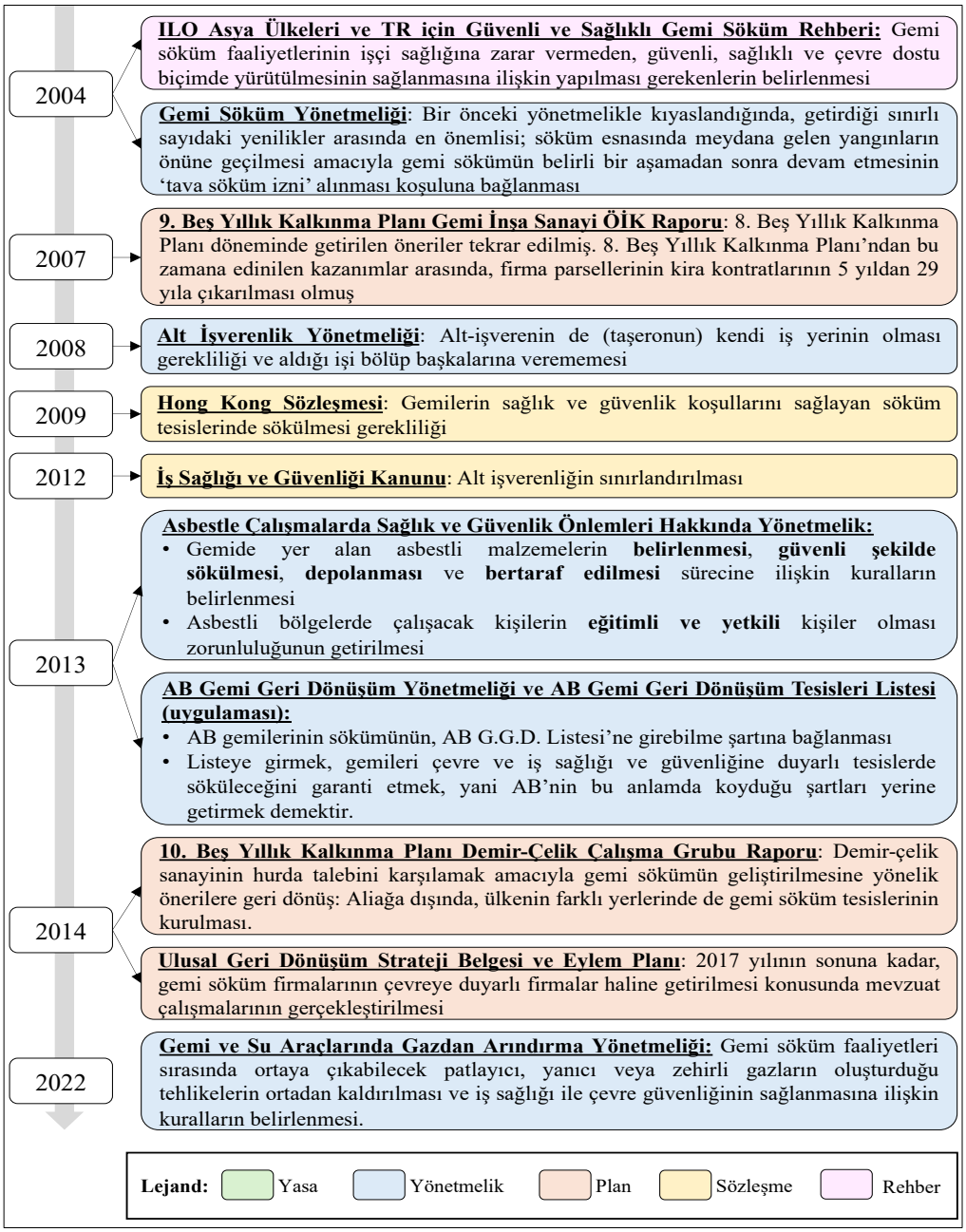
*European Commission'dan (2016, 2018, 2019, 2020, 2022, 2023, 2024, 2025) yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Avrupa G.G.D. Tesisleri Listesi 2016 yılında yayınlanmış ve 2018 yılından itibaren uygulamaya konmuştur (European Commission, 2023). Bu listeye göre, bugün Aliağa'daki firmalar beş gruba ayrılmaktadır (Şekil 7.2): listede yer alanlar; iş kazaları veya çevre sağlığını tehdit eden uygulamalar nedeniyle listeden çıkarılanlar; başvuru sürecine hazırlananlar; başvuruda bulunup reddedilenler ve başvuruda bulunmayı düşünmeyenler (European Commission, 2023; İZKA, 2022; Sakin, 2023). Firmaların listedeki konumları beş yılda bir güncellendiğinden (European Parliament ve Council of the European Union, 2013), ilk gruptaki firmaların en önemli gündemi mevcut koşulları muhafaza etmektir. Son grup hariç diğer gruplardaki firmalar için önemli olan ise, bir sonraki başvuruya kadar gereken hazırlıkları tamamlamaktır. Sonuç olarak, AB düzenlemeleri firmaların mevcut beklentilerinin değiştiği ve böylece çevre ve İSG anlamında daha güvenli bir zona geçiş yaptıkları sürecin başlamasını sağlamıştır.



Şekil 7.3 Aliağa'nın ilk yıllarından bugüne kurumsal bağlam üzerinde etkili olan ulusal ve uluslararası düzenlemeler (1)

*Çevre ve Orman Bakanlığı (1983); DPT (1979, 1983, 1991, 2001); IMO (1973); T.C. ÇSGB (2003); Ulaştırma Bakanlığı (1986); United Nations'tan (1989, 1995, 2001) yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.



Şekil 7.4 Aliağa'nın ilk yıllarından bugüne kurumsal bağlam üzerinde etkili olan ulusal ve uluslararası düzenlemeler (2)

---

* BSTB (2014); DPT (2007); European Commission (2013); ILO (2004); IMO (2009); KB (2014); T.C. ÇSGB (2008, 2012, 2013); T.C. UAB'den (2004a, 2022) yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

7.3.2.2 Organizasyonlar: Kurumları Yok Eden Failler

- **Geçici Olarak Tükenmiş Failler**

Öncelikle AB düzenlemeleri ilan edilmelerinin hemen ardından ilgili yetkililer tarafından Aliağa'daki söküm firmalarına aktarılmıştır (*bilgilendirme*):

> "AB ile ilgili tüzük (yönetmelik) 2013'te hazırlandı. Sonra bunun tanıtımlarına başlandı. Hatırlıyorum, o dönem AB departmanının başındaki kişiler buraya geldi. Bize ve gemi sökümcülere bilgi verdiler. Dediler ki ilerleyen tarihlerde böyle bir liste uygulanmaya başlanacak ve bunun yaptırımları da olacak. Yaptırımı ne olacak, AB bayrağı taşıyan hiçbir gemi AB tarafından akredite olmamış herhangi bir firmada sökülemeyecek, dendi." (İ9)

Daha önce belirtildiği gibi, söz konusu düzenlemeler hem Aliağa'daki firmalar hem de bu firmalarla dünyanın diğer yerlerindeki firmalar arasında bir tür yarış başlatmıştır: AB bayraklı gemi sökme yarışı. Her ne kadar bu yarış firmalar için uluslararası piyasalardaki konumlarını güçlendirme fırsatı sunsa da bu yarışta varlık göstermeye çalışmak firmalar üzerinde bir baskı oluşturmuştur. Bu baskının üzerine bu dönem boyunca dikkat çekici bir biçimde yoğunlaşan 'kurumların meşruiyetini sarsmaya yönelik faaliyetler'in oluşturduğu baskı eklendiğinde, bazı firmalar (Şekil 7.2) için kaçınılmaz son şu şekilde olmuştur: hem söz konusu yarışın kazananı olmak hem de üzerlerindeki baskıdan kurtulmak için işverenlerin 'geminin hızlıca sökülmesi' yönündeki meşru beklentilerini 'geminin çevreye ve işçi sağlığına duyarlı bir şekilde sökülmesi'yle değiştirmesi. Bu bağlamda, firmalarda AB düzenlemelerinin gerektirdiği bir dizi çevre ve İSG önlemi alınmaya başlanmıştır. Ancak, bugün Aliağa'da müteahhitlik ve götürü kurumlarının yerine yenilerinin inşa edildiğinden söz etmek için henüz erkendir. Başka bir deyişle, firmalar henüz önceki 'kirli' kurumları yeni ve daha 'sağlıklı/güvenli' olanlarla değiştirmeyi başaran kurumsal girişimciler olmanın gerisinde yer almaktadır. Dolayısıyla, bu çalışmada Aliağa'da bugün Avrupa G.G.D. Listesi'nde yer alan ve yer almak için hazırlanan firmalar 'kurumsal kısıtlamalar altında geçici olarak tükenmiş ve artık eski alışkanlıklarla hareket etmekte zorlanan' aktörler olarak tanımlanmıştır.

Öte yandan, firmaların beklentilerini değiştirmesi önceki beklentiler doğrultusunda şekillenmiş kurumsal yapıların terk edilmesi anlamına geldiğinden müteahhitlik kurumu açısından tamamen, götürü kurumu açısından ise kısmen bir yok oluş süreci yaşanmıştır. Sürecin müteahhitlik açısından 'bütünüyle yok oluş' olarak tanımlanmasının nedeni açıktır: bu uygulamaya devam edildiği taktirde hem ulusal bakanlık yetkilileri hem de AB tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşları tarafından gerçekleştirilecek denetimlerde, müteahhitliğin açıkça tespit edilebilecek olması ve böylece firmalar için çeşitli yaptırımların söz konusu olacak olması. Bu yaptırımlardan ilki, çevre sağlığı ve İSG'nin sağlanmasına yönelik ulusal yasa ve yönetmeliklere aykırı uygulamalardan kaynaklanan ve yüksek meblağlara ulaşabilen idari para cezalarıdır. İkincisi ise, Avrupa G.G.D.

Listesi'nden çıkarılma ve belirli bir süre listeye başvuramayacak olmadır. Aliağa'daki yeni yaptırımlar, görüşmeciler tarafından aşağıdaki gibi aktarılmıştır:

> "(Söküm firmalarının) ~~Tesislerin~~ büyük çoğunluğu, taşeron (müteahhitin) işçilerinin de sigortalı olmasını istiyor. Çünkü, bir iş kazası olduğu zaman, savcı doğrudan doğruya tesisin yetkilisini ifadeye çağırıyor. Efendim, bu taşeron (laflarını) falan dinlemiyor. Ve ceza geldiği zaman, ~~tesise~~ (firmaya) geliyor taşerona (müteahhite) değil. Diyor ki devlet, sen tazminatı öde, git taşerondan (müteahhitten) al. Devlet, taşeronla (müteahhitle) muhattap olmaz. Tazminatı da sana yüklüyorlar, ana ~~tesise~~ firmaya. Bir külfeti yok taşerona (müteahhite). Taşeronluk (Müteahhitlik) gayet kolay. Hatta fatura kesiyor, naylon fatura dolduruyor. Ondan sonra vergi dairesi bizim KDV'leri iade ediyor, diyor ki; sizin taşeron (müteahhit) naylon fatura kullanmış, ben bunları saymıyorum. Bu, Türkiye'nin çalışma hayatındaki genel yapısı. Bize mahsus değil sadece. Her yerde var." (İ3)

> "Gemi söküm çok hassas bir konu… Biz, AB Türkiye'ye geldi diye, iş alıyoruz diye seviniyoruz bir yandan; ama tabi bir sürü riskleri de var. Zaten bu yüzden iki ~~tesis~~ (firma) AB listesinden düştü. Burada iş sağlığı ve güvenliğiyle ilgili sorunlar etkili oldu." (İ26)

> "Siz ya da müteahhit, bugün burada sigortasız işçi çalıştıramazsınız. Çok ciddi denetimlerden geçiyoruz. Gün aşırı, haftalık denetimler oluyor. Mesela ben şunu söyleyeyim size; AB benden SGK dökümlerini istiyor biliyor musunuz? Diyor ki, sen 'facility planı'nda (gemi geri dönüşüm tesis planı) tank temizliğine atama yapmışsın. H.Ç'yi atamışsın. Bu adamın, bu işle ilgili kalifiye olduğunu söylüyorsun, diyor. Görelim H.Ç'nin MYK'sını o zaman, diyor. MYK dediğimiz işte, meslek yeterlilik belgesi. Çıkartıyorsun MYK'sını gösteriyorsun. Diyor ki mesela, bu kesimci; ama sen buna tank temizliği yaptırıyorsun. Tank temizliğine ilişkin MYK'sı var mı diye soruyor. Varsa, tamam. Yoksa, geçmiş olsun. Potansiyel yalancılık olarak değerlendiriyor. Ve ben şöyle söyleyeyim, böyle basit basit şeylerden benim (listeye) girmem beş sene sürdü." (İ9)

Sürecin götürü açısından 'kısmen bir yok oluş süreci' olarak tanımlanmasının nedeni ise, bu kurumun Avrupa G.G.D. Tesisleri Listesi'nde yer almayan firmalarda kullanılmaya devam edilmesidir (Danış ve Ertör, 2023; Sakin, 2023).[27] Danış ve Ertör (2023) tarafından belirtildiği üzere götürü hem ulusal otoritelerin hem de AB denetimlerinin sıkılaşması nedeniyle günümüzde çok az firma tarafından da olsa kullanılmaya devam etmektedir. Bununla birlikte, götürü kurumunu yaşatan firmaların Avrupa G.G.D. Listesi'nde yer alan ya da yer alabilecek firmalar arasındaki rekabete kayıtsız kalamayacağı ve gelecekte bu kurumun tamamen yok olacağı öngörülmektedir.

- **Kurumları Yıkmaya Yönelik Faaliyetler Olarak Kurumsal Çalışma**

Bu dönemde farklı tür ve ölçeklerdeki aktörler tarafından sürdürülen ve firmaların yerleşik uygulama biçimlerini terk etmelerini kolaylaştıran kurumları yıkmaya yönelik faaliyetler olarak kurumsal çalışmalar dörde ayrılmaktadır: firmalarda gemi

[27] Firmaların bir kısmında hala icra edilmekte olan götürü kurumundan, aynı zamanda "gizli taşeronluk" (Bilir, 2019, s. 143) olarak söz edilmektedir.

söküm esnasında meydana gelen kazaların medya organları aracılığıyla kamuyla paylaşımının artması; yan aktörler tarafından Aliağa'da kimsenin kabul etmediği zehirli gemilerin söküldüğüne yönelik bir söylemin oluşturulması; işçilerin sendikalar veya çeşitli dayanışma ağları etrafında örgütlenerek iş bırakma eylemlerinde bulunması ve çeşitli kamu politikası aktörleri tarafından Aliağa'daki uygulamanın etkilerinin raporlanması.

İlk çalışma kapsamında basına yansıyan haberlerden birinde, 2013 yılında yedi işçinin öldüğü ve ölümlere yol açan kazaların taşeronluğun yapısal özelliklerinden (*hızlı, yoğun ve güvencesiz çalışma*) kaynaklandığı ifade edilmiştir (İSİG Meclisi, 2013 ; Yeni Asır, 2013). Bu nedenle ÇSGB'nin müfettiş sayısını arttırması ve firma denetlemelerinin sıkılaşması gerektiği üzerinde durulmuştur (Yeni Asır, 2013). Bu dönemde basına yansıyan diğer haberlerde gaz zehirlenmesi, nakliye kamyonu altında kalma ve yangın nedeniyle dört işçinin daha hayatını kaybettiği belirtilmiştir (Ege'nin Sesi, 2013). Aralıksız devam eden iş kazalarında ihmal zincirine zamanla yüksekten düşme, patlama ve taşıyıcı halat kopması sonucunda yaralanma ya da ölme gibi yeni halkalar eklenmiştir (Evrensel, 2021; HaberGlobal, 2021; Haberler.com, 2021; İhlas Haber Ajansı [İHA], 2015). Ayrıca İSİG Meclisi tarafından 2012 ve 2022 yılları arasında Aliağa'da gerçekleşen kazaların %28'inin gemi sökümden kaynaklandığı rapor edilmiştir (DW, 2022). Bu kazalara neden olan ihmallerin kaynağı olarak, bu sefer götürü kurumu nedeniyle oluşan güvencesiz çalışma koşullarına işaret edilmiştir (Engerek, 2022).

İkinci çalışma, Aliağa'ya gelen asbest yüklü gemilerin Basel Sözleşmesi gereğince geri gönderilmesine yönelik çabalardan kaynaklanmıştır. Bu bağlamda, yerel düzeydeki kamu kuruluşları ve STK'lar tarafından Aliağa'da sökülmesine şiddetle karşı çıkılan gemiler arasında Kuito, Ethan ve Sao Paulo gibi gemiler yer almıştır (Evrensel, 2016)

Üçüncü çalışma müteahhitler, çavuşlar ve dayıbaşları tarafından organize edilen taşeronluğun Aliağa'da güvencesiz çalışma koşullarıyla karakterize olmuş bir sömürü düzeni yaratmış olmasından kaynaklanmıştır (soL Haber, 2022). Bu düzene zaman zaman sendikalar ya da birtakım dayanışma ağları etrafında örgütlenerek iş bırakma eylemleriyle tepki gösteren işçilerin işverenlerden çeşitli konularda talepleri olmuştur (Bilir, 2019, 2020): ücret artışı ve düzenli zam, maaşların bankadan yatırılması, geç saatlere kadar ve hafta sonu çalışmanın sonlandırılması,

yıllık izinlerin istenilen zamanda kullanılabilmesi, KKD'lerin işveren tarafından temin edilmesi, yaşam mahallerinin koşullarının iyileştirilmesi ve düzenli bakımı, alınan geminin sökümü tamamlandığında işçilerin işine son verilmemesi vb. gibi. Her ne kadar talepleri kısmi düzeylerde karşılanmış olsa da işçiler en önemli kazanımın işverenlerin yaşadığı korku olduğunu ifade etmiştir (Gerçek Gazetesi, 2022).

Son çalışma kapsamında ise, ÇŞİDB'nin ilgili birim ve organları tarafından bu dönemde hazırlanan raporlarda Aliağa'da gemi söküm de dahil sanayi faaliyetlerinden kaynaklanan çevresel sorunlar aşağıdaki gibi ifade edilmiştir:

- Ege Denizi'nin yalnızca Aliağa kıyılarında eşik değerlerin üzerinde PCB değerlerinin gözlenmesi (T.C. ÇŞİDB Çevresel Etki Değerlendirmesi [ÇED] İzin ve Denetim Genel Müd. [İDGM], 2017),
- Gemi söküm firmalarının yer aldığı Çandarlı Körfezi kıyılarında yüksek değerlerde PCB gözlennesi (T.C. ÇŞİDB ÇED İDGM, 2017),
- İzmir ili sınırları içinde Aliağa'nın sanayi kaynaklı hava kirliliğinde ilk sırada yer alması (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2014, 2015; İzmir Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2014a, 2014b,2016, 2017, 2018, 2019).

Tablo 7.3 2003-2017 döneminde bireysel ve kollektif aktörlerin failliği

	KURUMSAL DEĞİŞİM				**KURUMSAL SÜREKLİLİK**			**KURUMSAL YOK OLUŞ**	
	Değişim Failliği			**Yeni kurum (düzen) yaratmaya yönelik faaliyetler olarak kurumsal çalışma**	**Yineleyici Faillik**			**Geçici olarak tükenmiş failler**	**Kurumları yıkmaya yönelik faaliyetler olarak kurumsal çalışma**
	Yenilikçi girişimcilik	**Kurumsal girişimcilik**	**Yer odaklı değişim liderliği**		**Yineleyici girişimcilik**	**Kurumsal sürekliliği sağlamaya yönelik faaliyetler olarak kurumsal çalışma**	**Yineleyici yerel liderlik**		
Yeni firmalar						+ (ödüllendirme)		+	
Yerleşik firmalar						+ (ödüllendirme)		+	
Kolaylaştırıcı aktörler									
Kamu politikalarını belirleyen aktörler				+ (bilgilendirme ve aktörler arasında normatif ağlar oluşturma)					+ (kurumların meşruiyetini sarsma)
Yan aktörler									+ (kurumların meşruiyetini sarsma)
Döneme özgü bireysel aktörler, liderler veya girişimciler						+ (uygun koşulları sağlama)			

7.4 2018 ve Sonrası: Aliağa'da Yeni Düzene Uyum Sürecinde Yineleyici Faillik

Bu dönem müteahhitlik kurumunun artık yaşamadığı; götürü kurumunun ise, kurumsal bağlam içinde kısmen varlığını sürdürdüğü 2018 yılından bugüne uzanan sürece karşılık gelmektedir. Daha önceki dönemlerde detaylı bir şekilde ele alındığı üzere müteahhitlik kurumunun yok olmasında kurumsal bağlam içinde hem aşağı hem de yukarı yönde işleyen mekanizmalar etkili olmuştur. Aşağı yönlü mekanizma boyunca kurumsal bağlam üzerinde etkisi diğerlerine kıyasla daha belirgin olan dinamiklerden ilki, 2000'lerin başından itibaren bağlamın makro düzeyinde bildirilen ulusal çevre ve İSG düzenlemeleridir. Diğeri ve daha da önemlisi, 2013 yılında ilan edilen AB düzenlemeleridir. Yukarı yönlü dinamikler ise aşağı yönlü dinamiklere benzer şekilde, 2000'lerden itibaren kademeli bir biçimde gelişmeye başlayan ve zamanla bağlam içindeki etkisi artan 'kurumları yıkmaya yönelik çalışmalar'ı temsil etmektedir. Müteahhitlik kurumu bahsedilen dinamiklerin etkisiyle yavaş yavaş yok olurken, götürü kurumu Avrupa G.G.D. Tesisleri Listesi'nde yer almayan firmaların yineleyici faillikleri nedeniyle bugün hala yaşamaya devam etmektedir. Bu firmalar Niğdeli ve hurdacı kökenli Temurtaşlar ailesine ait Blade, Temurtaşlar, Kursan, Soylu ve Metaş ile Niğdeli ve hurdacı kökenli başka bir aileye ait olan Ersay'dır. Müteahhitliğin yok olması ve götürünün firmaların bir kısmında hala varlığını sürdürüyor olması görüşmecilerin ifadelerine sırasıyla aşağıdaki gibi yansımıştır:

> "Ama şu an biz gittiğimizde böyle bir sistem görmedik. Alt işverenler resmi olarak da varmış eskiden. Ama biz gittiğimizde bu sistem bitmişti. Hatta onlar (firmalar) da söylediler, eskiden bizde taşeronluk (müteahhitlik) sistemi vardı ve bunla ilgili sıkıntılar yaşadık dediler. 2022'de biz gittiğimizde taşeronluk (müteahhitlik) sistemi yoktu ve her firmanın kendi işçileri vardı. Ve bu işçiler de 3 aylık 5 aylık 6 aylık işçiler değildi yani. Bayadır, uzun zamandır orada çalışan işçilerdi." (İ23)

> "Hala bazen oluyor. Yapılıyor. Şantiyelerin içinde devam ediyor. Firma, kendi elemanına götürü veriyor işi." (İ17)

Bugün Aliağa'da, müteahhitlik ya da kısmen zayıflayan götürü kurumlarının yerine yenilerinin ortaya çıkmaya başlamış olduğundan söz etmek için henüz erkendir. Yine de işverenlerin değişen beklentileri doğrultusunda, çevre ve İSG konularında bir dizi önlem alınmaya devam edilmektedir. Alınan önlemler daha önce müteahhitliğin yapısıyla özdeşleşen uygulamaların artık sürdürülememesini beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda, hızlı ve yoğun çalışma temposu yerini yavaş

ve dinlenme vakitlerine duyarlı bir tempoya bırakırken, söküm süreleri artmaya başlamıştır. Bu nedenle firmaların armatörlere artık termin süresi dahi verememeleri bir işverenin ifadelerine şu şekilde yansımıştır:

> "Şimdiki olay çok değişti. Şimdi bugün bir usta bizim karşımıza geldiğinde bir kere her şeyden önce şunu istiyoruz, kesinlikle güvenlik. Güvenlik şu an bizim ana olayımız, öyle söyleyeyim. Eskiden armatörler bizden termin istiyorlardı. Gemileri kaç ayda sökersiniz bize bildirin, bir termin verin diyorlardı. Şu an biz hiçbir armatöre kati termin vermiyoruz. Hatta bununla ilgili zaman zaman gemi kaybettiğimiz bile oldu." (İ9)

Firmaların Aliağa'daki söküm koşullarını iyileştirme yönündeki çabaları, firma ve/veya sistem düzeyinde yer alan farklı türden çok sayıda aktörün yineleyici faillikleri ve özellikle yan aktörlerin önceki dönemden itibaren sürdürdükleri kurumları yıkmaya yönelik çalışmalar tarafından desteklenmektedir (Tablo 7.4). Ayrıca, yineleyici failler tarafından icra edilen faaliyetler kendi içinde üç gruba ayrılmaktadır:

(i) Hem yeni hem de yerleşik firmalar, kolaylaştırıcı aktörler ve kamu politikalarını belirleyen aktörler tarafından gerçekleştirilen kurumları (yeni koşulları) sürdürmeye yönelik çalışmalar,
(ii) Çoğunlukla yerleşik firmalar tarafından gerçekleştirilen yineleyici girişimcilik,
(iii) Bazı bireysel kolaylaştırıcı aktörler tarafından gerçekleştirilen yineleyici liderlik.

7.4.1 Yineleyici Faillik

7.4.1.1 Kurumsal Sürekliliği Sağlamaya Yönelik Faaliyetler Olarak Kurumsal Çalışma

- **Uygun Koşulları Sağlama**

Aliağa'da önceki dönemlere kıyasla daha temiz ve güvenli söküm koşullarının sürdürülmesi amacıyla bu dönemde söz konusu olan kurumsal çalışma faaliyetlerinden ilki, mevcut durumun korunmasına yönelik önlem alma veya kural oluşturma faaliyetlerini ifade eden uygun koşulları sağlama faaliyetidir. Bu faaliyet, Avrupa G.G.D. Listesi'nde yer alan ve listede yer almak için başvuruya hazırlanan firmalar tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu bağlamda, örneğin bazı firmalar söküm sahalarında meydana gelebilecek olası kazaların önüne geçebilmek amacıyla bugüne kadar alınan önlemleri destekleyici nitelikte uyarı ve ikaz

sistemleri oluşturmuştur. Bu durum bir işveren tarafından aşağıdaki gibi ifade edilmiştir:

> "... Bir de biraz evvel de bahsettiğim İSG konusunda geliştirilen sistemler var. Örneğin, gemiyi karaya alırken, çekim donanım sistemi var. Biz, çekim esnasında halatların, zincirlerin, yani aradaki bağlantının kopmaması için alarmlar, sensörler koyduk. İşçiyi o kopma noktasına gelmeden uyaran ikaz sistemleri oluşturduk. Böylece, ikaz sistemiyle bazı şeylerin önüne geçtik. Yani şu anda gayet iyiyiz ve patronlar olarak biz de memnunuz. Bunun devamlılığını yaratabilirsek, çok daha iyi olacak." (İ7)

- **Kontrol ve Denetleme**

Bu dönemde gerçekleştirilen kurumsal çalışma faaliyetlerinden ikincisi, ulusal mevzuat ile AB kurallarına uyumun denetlendiği 'kontrol ve denetleme' faaliyetidir. Bu faaliyet hem firmalar tarafından hem de sistem düzeyindeki çok sayıda ve türde aktör tarafından gerçekleştirilmektedir. Firmalar kontrol ve denetlemeyi söküm aletlerinin periyodik olarak kontrol edilmesi ve sonuçların raporlanması ile işçilerin KKD kullanımlarının denetlenmesi yoluyla gerçekleştirmektedir. Firmalar dışında yerel düzeyde faaliyet gösteren aktörlerden sahil sağlık denetleme merkezi, gümrük müdürlüğü, liman başkanlığı ve Gemisander, hurda gemilerin söküm sahasına yanaştırılması ve söküm izni alınması aşamalarında yaptıkları kontrollerle bu faaliyeti icra etmektedir. Bunun yanı sıra, hem ÇŞİDB'ye ve ÇSGB'ye bağlı uzmanlar hem de Avrupa G.G.D. Listesi uygulaması ile alanda var olmaya başlayan klas kuruluşları tarafından gerçekleştirilen denetlemeler sistem düzeyindeki failler tarafından gerçekleştirilen kontrol ve denetleme faaliyetini temsil etmektedir. Ulusal ölçekte kamu politikasını belirleyen aktörler tarafından gerçekleştirilen kontrol ve denetleme faaliyeti görüşmecilerin ifadelerine aşağıdaki şekillerde yansımıştır:

> "Çalışma (ve Sosyal Güvenlik) Bakanlığı'ndan arkadaşlar geliyorlar. Devamlı denetlemeler var. Bu denetlemeler, bizim devamlı kendimizi yenileme sürecine girmemize neden oluyor. (Denetlemeler) son üç dört sene içinde daha da hızlandı. Devamlı kendimizi kontrol ediyoruz. Alıştık biz buna. Yani mesela Çalışma (ve Sosyal Güvenlik) Bakanlığı'ndan arkadaşlarımız hazır mısın deseler, hazırız deriz. E bir yandan da AB geliyor, bizi kontrol ediyor. Artık kontroller sistemin kendisi oldu. Böyle de olmalı." (İ7)

> "... Mesela, IHM'de (atık envanter raporunda) şu kadar asbest var yazıyor. Ama uzmanlar bakıyorlar ve asbest olduğu belirtilmemiş yerlerden de şüphelendikleri zaman numune alıp gönderiyorlar. O kısımlar asbestli çıkabiliyor. Bu şekilde ikinci bir kontrol daha yapmış oluyoruz. Üçüncü seferde, artık bizler gemiye çıkıyoruz. Oralara tekrardan bakıyoruz. Bir de, gemi sökümü sırasında diyelim ki bize beş ton asbest bildirildi. Bu beş ton asbest için kütle beyan denge sistemine giriş yapılması gerekiyor. Bu sistemi biz kontrol ediyoruz. Ancak kimi zaman, daha önce beş ton olarak bildirilen atığın 25 ton olarak girildiğini görüyoruz. Bunun nedeninin açıklamasını istiyoruz. Sadece asbest üzerinden değil, bütün atıklar üzerinden bunları istiyoruz." (İ24)

> "Bir kere gemi geldiği zaman, (firmalar) izin (söküm izni) almak için bize başvuru yapıyorlar. Bunun yanı sıra gemi sökülürken de ani denetimlerde bulunuyoruz. Haftada iki

> kez en az, o bölgede oluyoruz. Bu bazen artabiliyor. Ortalama haftada iki kez arkadaşlarım gider. Ben de bir buçuk yıldır şube müdürlüğü yapıyorum, o zamana kadar bizzat kendim gidiyordum." (İ23)

Klas kuruluşları tarafından gerçekleştirilen kontrol ve denetleme faaliyeti ise, bir işveren tarafından aşağıdaki gibi aktarılmıştır:

> "... Sadece izlemek de değil; rasgele bir biçimde sizin işçilerinizi kenara çekiyor, onlara sorular yöneltiyor. Ondan sonra, mesela denetleme olduğu gün geliyor, sizi denetliyor; ama ertesi gün başka bir tesisi denetlerken, oradan da sizinle ilgili bilgi alıyor. Ayrıca işçilerinize KKD temin edip etmediğinizi anlamak için, çıkar (KKD alımlarına ilişkin) faturalarını görelim bakalım, ne kadar sıklıkta veriyorsun (KKD'leri) diyor. Fatura tarihlerinden fatura tutarlarına kadar detaylı bir şekilde inceliyor. Yani, (klas kuruluşları sayesinde) AB'nin şu an Aliağa'daki firmalar üzerindeki etkisi çok fazla." (İ9)

Son olarak, kontrol ve denetleme faaliyetinin temiz ve güvenli çalışma koşullarının sürdürülmesindeki rolü eski bir firma çalışanı tarafından aşağıdaki şekilde vurgulanmıştır:

> "Bizim burada bir göbeğimiz çevreye, bir göbeğimiz ulaştırmaya, yani liman başkanlığına, gümrüğe, her yere bağlı. Sürekli denetleniyoruz, birimler kuruluşlar tarafından. Yani, öyle elimizi kolumuzu sallayarak iş yapmıyoruz biz. Daha doğrusu yaptırmıyorlar." (İ11)

- **Caydırma**

Aynı dönemde gerçekleştirilen kurumsal sürekliliği sağlamaya yönelik kurumsal çalışmalardan bir diğeri de mevcut ulusal ya da uluslararası kurallara uygun olmayan davranışların yaptırıma bağlanmasını ifade eden 'caydırma'dır. Caydırma faaliyeti hem firma hem de sistem düzeyindeki çok sayıda aktör tarafından gerçekleştirilmektedir. Firma düzeyinde işverenler, güvenli çalışma kurallarını ihlal eden işçilerin yevmiyelerinin kesilmesi ve bir müddet işe devam edemeyeceklerini belirten ihtarların çekilmesi (formel uyarı sistemleri) gibi yöntemlerle caydırma failliğini uygulamaktadır. Bu durum görüşmeciler tarafından aşağıdaki gibi ifade edilmektedir:

> "... Evet, işçiler şapkasını, baretini çıkaramıyor artık. Şu an çıkaramazlar. Patron, bu kurallara uymayanın yevmiyesini kesiyor, yarın gelme diye ihtar çekiyor. Önemli olan insan sağlığı diyor yani... Buna dikkat etmediğin sürece gelmeyeceksin diyor." (İ15)

İşverenler dışında caydırma faaliyeti yerel güvenlik teşkilatı, ÇŞİDB ve ÇSGB'ye bağlı uzmanlar ile AB tarafından gerçekleştirilmektedir. Yerel güvenlik teşkilatından çeşitli aktörler, özellikle asbest gibi tehlikeli atıkların uygun yöntemlerle bertarafını sağlamak ve cezai işlemleri uygulamak yoluyla bu faaliyeti sürdürmektedir. İzmir ÇŞİD İl Müdürlüğü'nden denetçiler gemi sökümün çevreye duyarlı bir biçimde sürdürülmesi konusunda gerekli fiziksel şartları sağlamayan, hurda gemi firma kıyılarına yanaşmadan önce içindeki tehlikeli sıvı atığı denize

boşaltan veya olası sızıntı risklerine karşı önlem almayan ve hem tehlikeli hem de geri dönüştürülebilir atıkların yönetimi konusunu ihmal eden firmalara verdikleri cezalarla bu faaliyeti gerçekleştirmektedir. Benzer türde cezalar firmalara bu kez, İş Teftiş Kurulu İzmir Grup Başkanlığı'dan iş teftiş müfettişleri tarafından İSG konusundaki ihlaller nedeniyle verilmektedir. Son olarak, AB caydırma faaliyetini iki şekilde gerçekleştirmektedir: ya çevre ve İSG konularında belirlediği kurallara uymayan firmaları Avrupa G.G.D. Listesi'ne almayarak, yani bu firmaların AB bayraklı gemileri sökmesini engelleyerek ya da kurallara uyum konusunda ihlal tespit edilen firmaları listeden çıkarıp belirli bir süre yeniden listeye başvurmalarına izin vermeyerek. Bu konuda, yerel düzeyde faaliyet gösteren bir kamu politikası aktörünün ifadeleri aşağıdaki gibidir:

> "AB bayraklı gemiyi sökebilirsin dediler, getirdin gemiyi. Getirdikten sonraki süreç de ayrı sancılı ve kontrole dayalı. Çünkü, listeden düşme gibi bir ihtimal var. Daimî değil bu liste. İster istemez firmalar, daha kurumsal bir yapıya bürünmek zorunda kaldılar AB ile." (İ21)

- **Rutinleştirme**

Bu dönemde icra edilen kurumsal çalışma faaliyetlerinden sonuncusu, Aliağa'daki çalışma koşullarının iyileştirilmesine yönelik eylemlere süreklilik ve düzen kazandırmayı amaçlayan faaliyetleri ifade eden 'rutinleştirme'dir. Bu faaliyet hem firmalar hem de çevre ve İSG konularında ilgili bakanlıklara bağlı uzman aktörler tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu aktörler rutinleştirmeyi, kontrol ve denetleme faaliyeti kapsamında yürütülen çalışmaları düzenli aralıklarla tekrarlanır hale getirip söz konusu yerleşmesini sağlayarak gerçekleştirmektedir. Görüşmecilerin rutinleştirmenin nasıl gerçekleştirildiğine dair gözlemleri aşağıda sunulmaktadır:

> "Biz artık, bütün malzemelerimizi üç ayda ya da altı ayda bir sürekli periyodik kontrolden geçiriyoruz. Mapasından tüpüne, tüpünden sahada kullandığın herhangi bir merdivene kadar periyodik kontrollerden geçmek zorunda..." (İ20)

> "Yani mesela, Çalışma (ve Sosyal Güvenlik) Bakanlığı'ndan arkadaşlarımız vesaire gelse, hazır mısın dese, hazırız deriz. Çünkü, zaten iki üç ayda bir geliyorlar. Ayrıca, her sene lisanslar yenileniyor. O lisans yenilemelerinin öncesinde, her sene birtakım düzenlemeler yapman gerekiyor." (İ7)

7.4.1.2 Yineleyici Girişimcilik

Yineleyici girişimcilik, firmalar tarafından ya yeni söküm teknolojisi ve yöntemlerinin ya da İSG konusunda alınan önlemlerin birbirlerinden görülerek benimsenmesi yoluyla hayata geçirilmektedir. Böylece firmalar arasında dalga dalga yayılan müşterek eylem biçimleri ortaya çıkmaktadır. Bu eylemleri

görüşmecilere ait ifadeler doğrultusunda aşağıdaki gibi örneklendirmek mümkündür:

> "(Firmalar) İçten içe birbirleriyle de yarışıyorlar. Önceden, getirdikleri gemilerle birbirlerini kıyaslar(lar)ken; şimdi yaptıkları donanımlarla... Mesela, biri ırgat donanımı yapmış diyelim; bununki çok güzel olmuş, biz daha iyisini yapalım diye birbirleriyle rekabet ediyorlar. Bu da bizim işimize geliyor tabii uzmanlar olarak. Sonuçta, bizim için işçi sağlığı önemli. Bir yandan seviniyorum; iyi ki AB Listesi diye bir şey çıktı karşılarına diye. Ama bu firmalara güvenemiyorum da. Yarın öbür gün, belki bu listenin de pek önemi kalmayacak..." (İ20) (teknoloji girişimciliği)

> "Çünkü ne oldu; siz diyorsunuz ki işçinize, lütfen iş sağlığı ve güvenliğine uygun (bir şekilde) bütün koruyucu donanımlarını vs. giy(in) diyorsunuz. Eğer, giymezsen, yani kullanmazsan, ben seni işten çıkarırım diyorsunuz. Tamam diyor işçi. A firmasından çıkar, B firmasında işe girerim o zaman bende, diyor. Ama şimdi şöyle oldu; B firması eskiden (işçiyi) kabul ediyordu. Şimdi o da kabul etmiyor. B firması diyor ki; bende denetleniyorum artık. Bende de aynı kurallar var, diyor. Bu sefer ne oldu, kümülatif bir sistem oluştu, bilinç oluştu. Bu sefer işçiler de dedi ki; ha bizim başka çıkar yolumuz kalmadı, biz o zaman bunu yapmak zorundayız. Her şeyden önce bu kültür oluştu öyle söyleyeyim. Bizim için, en büyük kazanım bu oldu." (İ9) (eylemi müşterek hale getirme)

7.4.1.3 Yineleyici Yerel Liderlik

Bu dönemde Aliağa'da ortaya çıkan yeni koşulların sürdürülmesinde, geçmişte yer odaklı değişim liderliği rolü üstlenmiş olan bir kolaylaştırıcı aktörün müdahaleleri belirgin bir şekilde öne çıkmaktadır. Alandaki firmalardan birinin kurucu ortağı olan bu aktör, yerel kamu kuruluşlarındaki görevleri ve hem ulusal hem de uluslararası sektörel ağlara entegrasyonu aracılığıyla şunları hedeflemektedir: Aliağa'da gelişmekte olan güvenli ve çevreci gemi söküm pratiklerine destek sağlamak ve Aliağa'nın uluslararası alanda güvenli ve çevreci gemi söküm faaliyetleri ile tanınmasını sağlamak. Bir görüşmecinin bu aktöre ilişkin gözlemleri aşağıdaki gibidir:

> "(...) Biz, hedef olarak Avrupa'yı benimsemeliyiz diyerek, tesislerin önüne onların kriterlerini koyuyor. Kendimizi o şekilde değiştirmeliyiz; yoksa bize bu işte ekmek yok diyor. Vizyonlu, aydın, ileri görüşlü biri bu kişi. Vizyonunu koyan, dernekte yeni yapılanmayı gerçekleştiren de o kişi." (İ29)

7.4.2 Kurumları Yıkmaya Yönelik Faaliyetler Olarak Kurumsal Çalışma

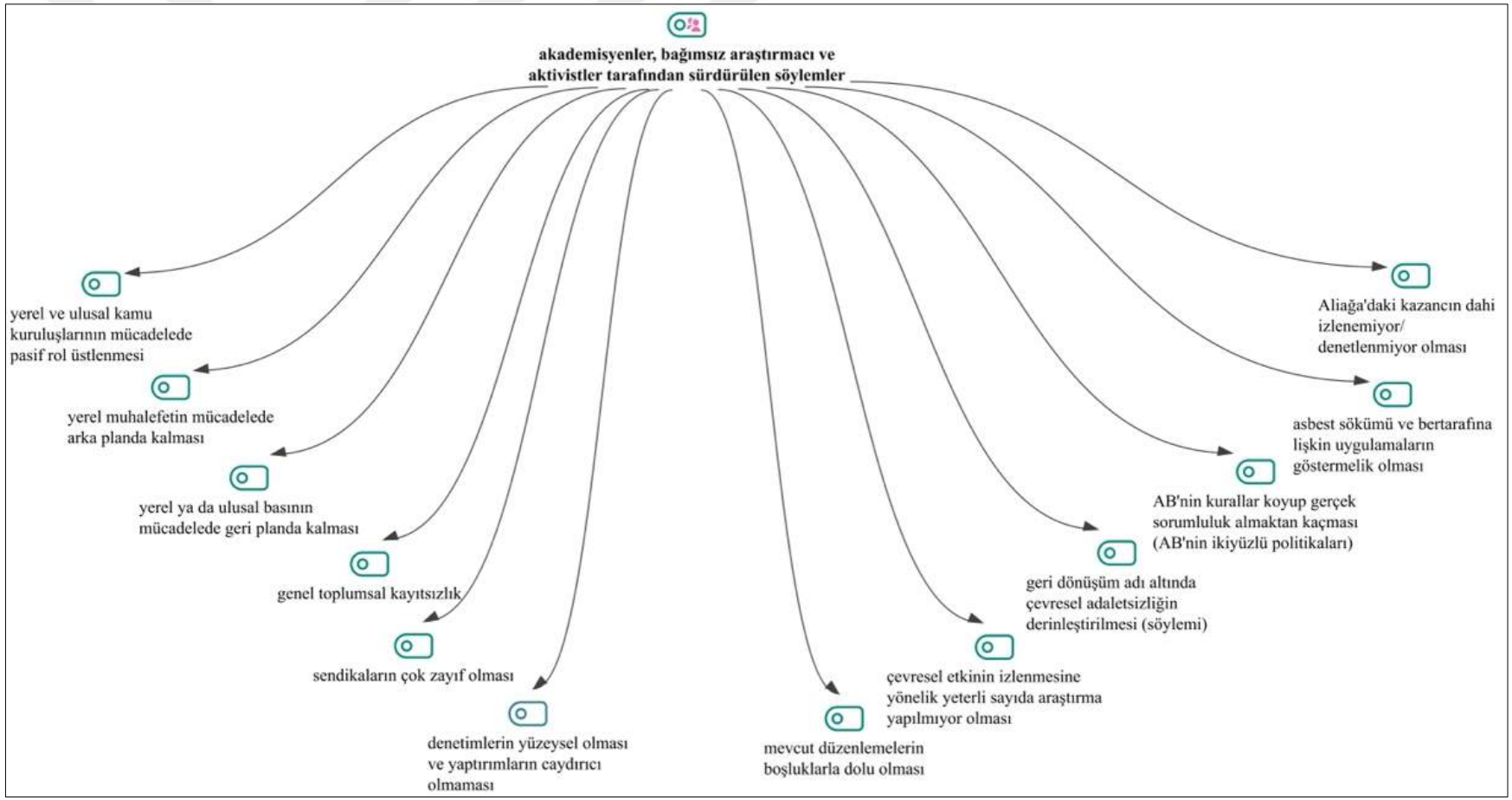
Bugün Aliağa'daki düzenin sürdürülmesinde, bir yandan farklı türden yineleyici failler yukarıda belirtilen faaliyetleri yürütürken; diğer yandan bazı yan aktörler ve kamu politikası aktörleri geçmişten devralınan ve çevre ile İSG açısından olumsuz sonuçlar doğuran pratiklerin meşruiyetini sarsan çalışmalar gerçekleştirmeye devam etmektedir. Bu çalışmalar olumsuz etkilere yol açan eylemler ve bu eylemlerden sorumlu aktörler ile söz konusu eylemlerin sonuçlarını görünür kılmaya yönelik faaliyetlerden oluşmaktadır. Bu bağlamda, örneğin uluslararası düzeyde bir yan aktör olan NGO Shipbreaking Platform tarafından sürdürülen faaliyetler şu şekildedir: görüşmeciler tarafından da ifade edildiği üzere 'AB'nin

çifte standardı'nı eleştiren kampanyalar yürütmek (NGO Shipbreaking Platform, 2025b); çevre ve İSG açısından daha sağlıklı söküm koşullarının sağlanması amacıyla yerel otoritelere çağrıda bulunmak veya onlarla iş birliği yapmak (NGO Shipbreaking Platform, 2023c; NGO Shipbreaking Platform, 2024); gerek Aliağa'da gerekse de dünyanın diğer söküm bölgelerinde meydana gelen ihlalleri kamuoyu ile paylaşmaya devam etmek (Equal Times, 2023; Maritime Fair Trade, 2022; NGO Shipbreaking Platform, 2021; SAFETY4SEA, 2025). Burada 'AB'nin çifte standardı' ifadesinin kullanılmasının nedeni bir görüşmeci tarafından aşağıdaki şekilde açıklanmıştır:

> "Yani, AB'nin gemi sökümü hala yalnızca gelişmekte olan ülkelerde yapılabilecek bir iş olarak görmesi... Gelişmiş ülkeleri bu işin dışında tutması..." (İ27).

NGO Shipbreaking Platform dışındaki diğer yan aktörler (akademisyen, bağımsız araştırmacı ve aktivistler) tarafından gerçekleştirilen kurumları yıkmaya yönelik çalışmaları ise şu şekilde açıklamak mümkündür: Aliağa'daki sorunlu uygulamalarda yerel ve ulusal kamu otoriteleri, basın, sendikalar, yerel muhalefet ve toplumun genelinin oynadığı rolü görünür kılmaya ve bu meseleleri kamuoyunun gündeminde tutmaya devam etmek. Bu doğrultuda, yan aktörler tarafından sürdürülen söylemler Şekil 7.5'teki gibidir.

Son olarak bu dönemde, ÇŞİDB'nin ilgili birim ve organları tarafından Aliağa'da gemi söküm de dahil sanayi faaliyetlerinden kaynaklanan çevresel sorunların raporlanmasına devam edilmektedir (*kurumların meşruiyetini sarsmaya yönelik çalışmalardan ikincisi*). Bu raporlarda, Aliağa'nın bir önceki dönemin başından bugüne İzmir ili sınırları içindeki sanayi kaynaklı hava kirliliği göstergelerinde ilk sıradaki yerini korumaya devam ettiği belirtilmiştir (T.C. ÇŞİDB İzmir Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müd., 2020, 2021, 2022, 2023, 2024).



Şekil 7.5 Kurumları yıkmaya yönelik faaliyetler kapsamında yan aktörler tarafından sürdürülen söylemlere ilişkin kod modeli (2018 ve sonrası dönem)

Tablo 7.4 2018 ve sonrası dönemde bireysel ve kollektif aktörlerin failliği

2018 ve SONRASI	KURUMSAL DEĞİŞİM				KURUMSAL SÜREKLİLİK			KURUMSAL YOK OLUŞ	
	Değişim Failliği			Yeni kurum yaratmaya yönelik faaliyetler olarak kurumsal çalışma	Yineleyici Faillik			Geçici olarak tükenmiş failler	Kurumları yıkmaya yönelik faaliyetler olarak kurumsal çalışma
	Yenilikçi girişimcilik	Kurumsal girişimcilik	Yer odaklı değişim liderliği		Yineleyici girişimcilik	Kurumsal sürekliliği sağlamaya yönelik faaliyetler olarak kurumsal çalışma	Yineleyici yerel liderlik		
Yeni firmalar					+	+ (uygun koşulları sağlama, kontrol ve denetleme, caydırma, rutinleştirme)		+	
Yerleşik firmalar					+	+ (uygun koşulları sağlama, kontrol ve denetleme, caydırma)			
Kolaylaştırıcı aktörler						+ (kontrol ve denetleme)	+		
Kamu politikalarını belirleyen aktörler						+ (kontrol ve denetleme, caydırma, rutinleştirme)			
Yan aktörler									+ (kurumların meşruiyetini sarsma)

7.5 Dönüşüm ve Yok Oluş Karşısında Kurumsal Direncin Bir Örneği: Veraset Kurumu

Aliağa'da kurulan firmaların nicelik anlamında belirli bir doygunluğa ulaştığı 1990'lı yıllardan itibaren, gemi sökümün Aliağa dönemindeki kurumsal bağlamında ortaya çıkan ve değişmeden günümüze kadar varlığını sürdüren kurum veraset kurumudur. Bu kuruma eşlik eden *kurumsal mantık* (institutional logic) aile işletmeciliği mantığıdır. Veraset kurumu, gemi söküm firmalarının kurucu işverenleri olan 'baba-amca'lar (*selefler=kurumsal girişimciler*) ve onların varisleri olan 'oğul-yeğen'ler (*halefler*) arasındaki karşılıklı beklentiden doğmuştur. Burada kurucu işverenlerin beklentisi, işin aynı aile bünyesinde uzun yıllar boyunca devam ettirilebilmesi için gelecek neslin firma yönetimini devralmasıdır. Bu beklenti firmaların kurucu işverenlerden birinin ifadelerine şu şekilde yansımıştır:

> "Biz İstanbul'a, ben 13 yaşındayken geldik. Ben İstanbul'da büyüdüm. Aslen Sivaslıyım. Şimdi çocuklarıma devrettim işi. Onlar yürütüyor. Yani ben başlarındayım yine de, ama artık iş onlarda. Onlar bakıyor. Küçük oğlan, yurtdışıyla ilgili konularla ilgileniyor. Gemi alım işlerine bakıyor. Dış işlere bakıyor yani. Yaşar Üniversitesi Uluslararası Ticaret bölümü mezunu. Tam sektöre yetişti. Diğer oğlum ise, firmanın yani sökümün başında. Lojistik okudu o da." (İ8)

İşverenlerin beklentileri zamanı geldiğinde işin başına geçmeyi ve kendi gemilerini almayı bekleyen varislerde karşılık bulmuştur. Varislerin beklentileri ise görüşmeciler tarafından şu şekilde ifade edilmiştir:

> "Ama ne oluyor, çocuklar büyüyünce işi devralmak istiyor. Ben öğrendim artık bu işi diyor ve örneğin amcayı istemiyor işin başında. Ben varım burada diyor." (İ22; üçüncü görüşme)

> "…İşte bu dönemde artık amcamızdan işi devralıp, yavaş yavaş kendi gemilerimizi getirmeye başladık. İlk gemim, 3300 tondu." (İ9; varis, yeni işveren)

Böylece, en başında bir aile işletmesi olarak kurulan firmaların kurucu işverenleri ve onların oğul-yeğen'leri arasında varislerin küçük yaşlardan itibaren sektörün içinde yetiştiği, işlerinde yetkinlik kazanmaları için onlara üniversite/dil eğitimlerinin aldırıldığı ve zamanı geldiğinde varislerin işi devraldığı bir etkileşim örüntüsü tekrar eden durumlar aracılığıyla kurumlaşmıştır (Tablo 7.5).

Tablo 7.5 Veraset kurumunun yapısı (Kodlanmış ifadeler)

Kurumsal Yapı		
1	**2**	**3**
Varislerin küçük yaşlardan itibaren sektörün içinde yetişmesi	**Varislere, gemi söküm işinde yetkinlik kazanmaları için üniversite/dil eğitimi aldırılması**	**Zamanı geldiğinde varisin işi devralması**
"… Tabii iş başı derken benim için yeni bir şey değildi. Ben çocukluğumdan itibaren, aile şirketimiz olduğu için abilerimin yanında sürekli gemilere çıkıyordum. Yani, o havaya hakimdim. Gemi nedir, liman nedir, kumanya nedir, işte ikmal nasıl yapılır, bu işin bayramı seyranı tatili var mıdır, yok mudur, gümrük nedir… Bunları bilirdim. Sonrasında da gemi söküme başladım. Gemi söküme benim fiilen başlama tarihim, askerliğim bittikten sonra. Yani 2013'te başladım ben. O zamandan beri buradayım. Ama ondan önce de yani üç sene kadar, 2010-2013 arası her yaz buradaydım öyle söyleyeyim." (İ9)	"…Ondan sonra buradan ayrıldım. Londra'ya gittim. Lise hazırlık, üniversite hazırlık ve daha sonra üniversiteyi uluslararası işletme ve yöneticilik alanında Londra'da okudum. Daha sonra Türkiye'de de devam ettim. İstanbul'a geldim. İstanbul'da da Beykent Üniversitesi'nde uluslararası ticaret ve finans üzerine okudum. Sonrasında döndüm. Askerliğimi yaptım. Askerlikten sonra akademik hayatı bitirdik. Ondan sonra iş başı yaptık." (İ9)	"A. amcam da ikmal yani gemilerin bulunması, getirilmesi, pazarlanması, satılması, notifikasyonlarının (bildirimlerinin) yapılması, evrak işlerinin halledilmesi, dış kontaklarla uğraşıyordu. Yani benim bugünkü pozisyonumda o gün Âdem amcam vardı." (İ9)
"2013'ten sonra ne yaptık şöyle: Bu işin bir kitabı yok. Bu işi, internet üzerinden araştırmayla da kitapla da öğrenemezsiniz. Bu işi öğrenmenin tek yolu burada sahada bizzat vakit geçirmeniz." (İ9)	"Tabii babamız, bizim işte tahsilimiz okulumuz, büyüme sürecimiz geçene kadar başta." (İ9)	"Bu arada ben, amcam bıraktıktan sonra dünya gemi sökümcü sanayiciler birliğinde yönetim kurulu üyeliği yapmaya başladım." (İ9) "Baba öldü ve oğlu ile amcası yerine geçti." (İ22; birinci görüşme)
"Gemi sökümde yetişen çocuk başta." (İ22; birinci görüşme) "Baba yurtdışında Almanya'da çalışmış. Çocuklar gemi sökümün içinde büyümüşler." (İ22; birinci görüşme)	"Çocuklardan biri işletme yüksek okulu okudu. Üç kardeşler toplamda." (İ22; birinci görüşme)	"Şimdi genç çocuklar başında, yani ön planda." (İ22; birinci görüşme) "Küçük oğlum uluslararası ticaret ve finansman mezunu. Tam sektöre yetişti o." (İ8)
"Burada çekirdekten yetişmediği için pek kimse sıcak bakmadı ona." (İ11)	"…Ama tabii oğulları ve onların da çocukları hatta, genelde eğitim aldılar, yurtdışına gittiler. İşte O. Bey bunun örneği." (İ21)	"…Çocuk, babasının yanına gelir hemen. Hepsi babadan oğla geçen şekilde onlarınki." (İ5)

Veraset kurumunun işlevi işin aynı aile bünyesinde uzun yıllar sürdürülmesini sağlamaktır. Geçmişte varislerin gemi söküm işini üstlenmek istememeleri nedeniyle kurumsal işlevin sürdürülemediği durumlar oluşmuştur. Böyle durumlarda kurucu işverenler açısından söz konusu yaptırımlar kurdukları aile işini sonlandırmak zorunda kalmaları ve söküm yerinin başka kişiler tarafından kiralanması şeklinde olmuştur. Bu yaptırımlar bazı görüşmeciler tarafından şu şekilde aktarılmıştır:

> "Leyal Demtaş'ın asıl sahibi B. Bey, oğlu gemi söküme devam etmek istemediğinden ve kendisi de çok yaşlı olduğundan işi bıraktı. Firmayı başka birilerine devrettiler." (İ22; üçüncü görüşme)

> "…Şöyle, Kalkavanlar, Öge ve Leyal Demtaş'ın ilk sahipleri sektörden çekildiler. Bunlar hep eski insanlar, eski büyük firmalar. Kalkavanlar firması ismen de devam etmedi. Leyal Demtaş'ın çekilme sebebi, yeni neslin yani patronun oğlunun bu işi devam ettirmek istememesi ve patronun da bu işi artık yapamayacak kadar yaşlanması…" (İ11)

> "…yapmak istemediler. Arkadan kuşak gelmedi yani. Çocuklar bu işi yapmak istemediğinden, iş onlara zor geldiğinden veya İstanbul'da yapabilecekleri daha rahat işler olduğundan gemi söküme sıcak bakmadı(lar)." (İ11)

Yarıdan fazlası aile işletmesi olan firmaların kurucu işverenleri için bu yaptırımlar hala geçerlidir (Tablo 7.5). Kurumsal işlevin, kurumsal yapıya içkin veya kurumsal bağlamdan kaynaklanan herhangi bir nedenle sürdürülemediği durumlarda varisler için söz konusu olacak yaptırım ise, tüm eğitim-öğretim hayatını ve kariyerini kurguladığı aile işinin başına geçememek olacaktır.

Tablo 7.6 Firmaların işletme türlerine ilişkin bilgiler

	Tesis adı	**Kuruluş yılı**	**Kurucuların sayısı**	**Yönetimi devralanlar**	**İşletme türü**
1	Şimşekler	1976	3 (baba ve 2 kardeşi)	oğlu ve amcası	aile işletmesi
2	Kursan	1980	1 (baba)	oğlu	aile işletmesi
3	Leyal	1980	(-)	(-)	profesyonel işletme
4	Leyal Demtaş	1980	1 (baba)	profesyonel çalışanlar	profesyonel işletme
5	Öge	1980	1 (baba)	oğlu	aile işletmesi
6	Ege Çelik	1986	3 (farklı ortak)	(-)	(-)
7	Kılıçlar	1987	1 (baba)	oğlu	yarı pro. aile işletmesi
8	Ege	1988	1 (baba)	oğulları (3)	aile işletmesi
9	Dörtel	1989	1 (baba)	oğlu ve amcası	aile işletmesi
10	Sök	1991	1 (baba)	oğulları (-)	aile işletmesi
11	Bereket	1995	1 (baba)	oğulları (3)	aile işletmesi

Tablo 7.6 Firmaların işletme türlerine ilişkin bilgiler (devam)

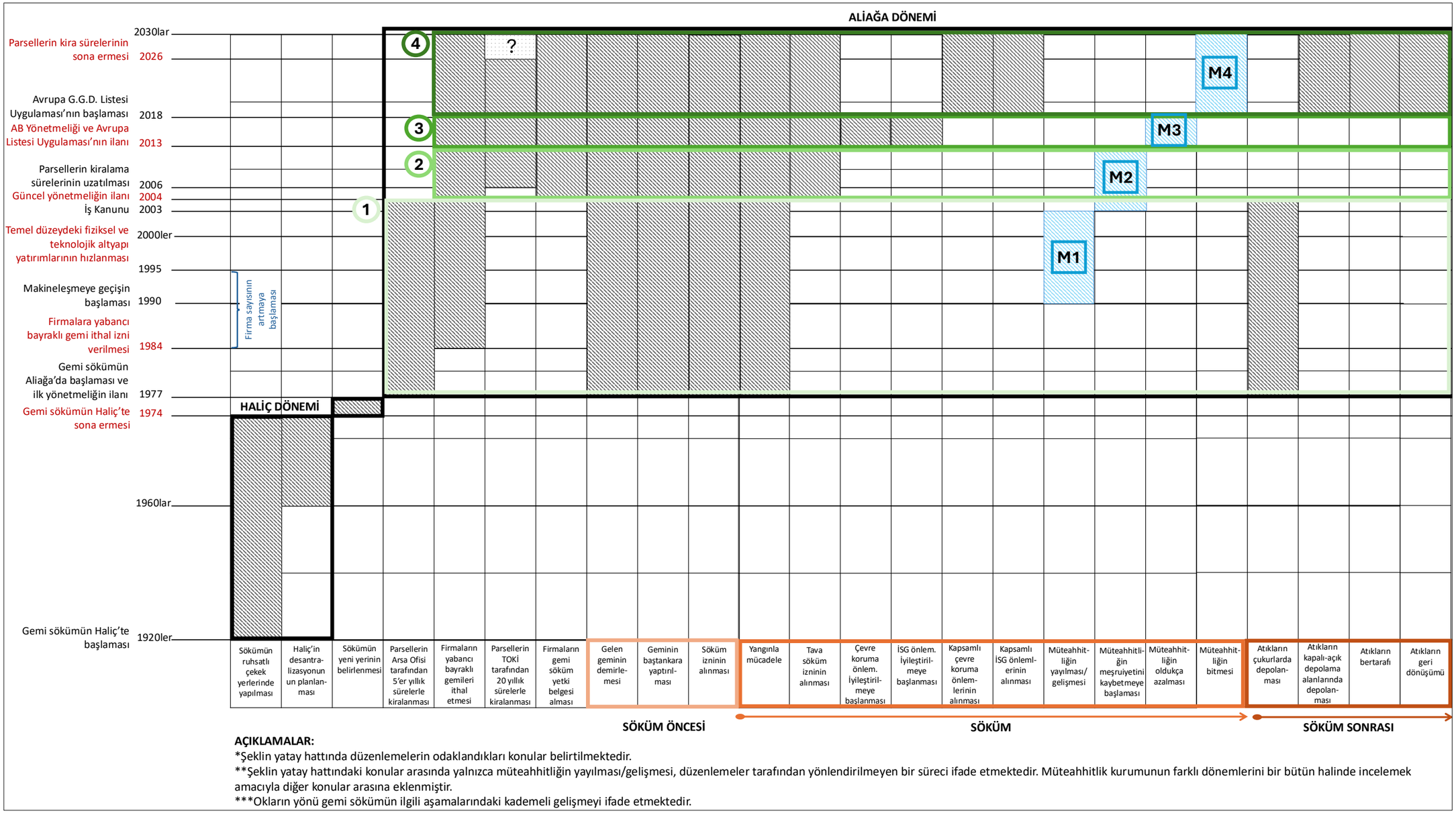
	Tesis adı	Kuruluş yılı	Kurucuların sayısı	Yönetimi devralanlar	İşletme türü
12	Avşar	1996	1 (baba)	oğlu	aile işletmesi
13	Işıksan	2000	1 (baba)	oğlu	aile işletmesi
14	Aliağa G.G.D.	2010	1 (baba)	oğlu	yarı pro. aile işletmesi
15	Temurtaşlar	2010	1 (baba)	oğlu	aile işletmesi
16	Anadolu	2013	1 (baba)	oğlu	yarı pro. aile işletmesi
17	BMS	2014	1 (baba)	oğulları (3)	aile işletmesi
18	Ersay	2014	1 (baba)	oğlu	aile işletmesi
19	Blade	2017	2 (farklı ortak)	(-)	(-)
20	Soylu	2017	1 (baba)	oğlu	aile işletmesi
21	Sugurya	2017	(-)	(-)	(-)
22	Metaş	2021	3 (farklı ortak)	(-)	(-)

*i22 ile yapılan görüşmeler ve Aliağa gemi söküm sanayi bölgesindeki firmaların web sayfalarındaki bilgilerden yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.
**(-): Bilgi yok.
***Baba (kurucu), oğlu gemi söküm faaliyetini devam ettirmek istemediğinden, işletmenin yönetimini profesyonel çalışanlara devretmiştir.

Daha önce de bahsedildiği üzere, veraset kurumu kurumsal yapı ve/veya işlevi etkileyen makro veya mikro ölçekli herhangi bir dinamiğin gözlenmediği Aliağa dönemindeki kurumsal bağlamda bugün hala varlığını sürdürmektedir. Üstelik bir önceki nesilden daha vizyoner ve yenilikçi davranan varisler, çeşitli şekillerde sektöre öncülük etmektedir: gerekli çevre ve İSG önlemlerinin alınması sayesinde çalışma şartlarının iyileştirilmesi; ikinci el malzeme piyasasındaki alıcı, aracı ve satıcı bilgilerine hâkim olunması ve bu anlamda gerekli sistem arayüzlerinin oluşturulması sayesinde sökümden elde edilen yeniden kullanılabilir materyallerin en az kayıpla değerlendirilmesi (*yenilikçi girişimcilik*). Bu durum, görüşmecilerin ifadelerine şu şekilde yansımıştır:

> "Yeni neslin işin başına geçmesinin farkı hem kendisinin hem de beraberinde yönetim ya da çalışan kadrolarına getirdiği kişilerin bakış açılarının daha farklı olması. Örneğin, bir süre sonra çalışma standartlarını yükseltmesi. Eskiden alışkın olmadığımız bir şekilde, iş güvenliğine baskı yapıyor, öncelikli olarak bu konuyu halledelim deyip gündeme alıyor. Bunu genç nesil patron, ikinci nesil, yani esas sahiplerin oğulları yapıyor. Bu konuda çok başarılı genç nesil. Temiz yapıyor bu işi ve düzene önem veriyor. Babasının bakış açısıyla bakmıyor." (İ21)

> "…Değerlendirme açısından yeni nesil daha güzel ilerliyor. Yani işine, elindeki malzemeye hâkim olup, ondan maksimum verim almaya çalışan bir mantıkla hareket ediyor. Mesela eskiden şöyle yapılıyordu: alüminyum piston çıkmış diyelim, alüminyum hurdasına atın deniyordu. Şu anda ise alüminyum piston çıkmışsa, hangi markada olduğu, nerelere gönderilebileceği araştırılıyor ve oralara gönderiliyor." (İ21)



AÇIKLAMALAR:
*Şeklin yatay hattında düzenlemelerin odaklandıkları konular belirtilmektedir.
**Şeklin yatay hattındaki konular arasında yalnızca müteahhitliğin yayılması/gelişmesi, düzenlemeler tarafından yönlendirilmeyen bir süreci ifade etmektedir. Müteahhitlik kurumunun farklı dönemlerini bir bütün halinde incelemek amacıyla diğer konular arasına eklenmiştir.
***Okların yönü gemi sökümün ilgili aşamalarındaki kademeli gelişmeyi ifade etmektedir.

Şekil 7.6 Türk gemi söküm endüstrisinin gelişme süreci ve müteahhitlik kurumunun farklı dönemleri (M1: doğma ve yayılma; M2: meşruiyet kaybı; M3: etkisizleşme ve kullanım alanındaki azalış; M4: yok oluş)

8
SONUÇ

Bu bölümde öncelikle hem bu çalışmanın hem de literatürdeki diğer çalışmaların bulguları ile ilişkili bir şekilde araştırmanın argümanları tartışılmaktadır. Ardından, tezin giriş bölümünde ortaya konulan araştırma soruları çerçevesinde çalışmanın temel sonuçları ele alınmaktadır. Daha sonra, araştırmanın literatüre sağladığı katkılar vurgulanmakta ve çalışmanın sınırlılıkları doğrultusunda gelecekteki araştırmalara yönelik öneriler sunulmaktadır. Bölüm, bu değerlendirmelerle birlikte tamamlanmaktadır.

8.1 Argümanların Değerlendirilmesi ve Bulguların Tartışılması

8.1.1 Kurumların Yok Oluşu ile İlişkili Olan Argümanın Değerlendirilmesi

Tezin giriş bölümünde belirtildiği üzere, bu çalışmanın ilk argümanı literatürdeki mevcut katkılardan farklı olarak kurumsal bağlamdaki değişimlerin kurumların yok oluşuna da yol açabileceği yönündedir. Bu doğrultuda, Türk gemi söküm endüstrisinde kurumsal bağlamda gözlemlenen yukarı ve aşağı yönlü dinamiklerin etkisiyle iki ayrı kurumsal yok oluş sürecinin yaşanmış olabileceği öngörülmüştür. Çalışmada elde edilen bulgular söz konusu argümanı destekler nitelikte olmuştur. Buna göre, ilk kurumsal yok oluş sürecinin organizasyonel alanın değişmesi yani yer değiştirmenin etkisiyle ortaya çıktığı sonucuna varılmıştır. İkinci kurumsal yok oluş sürecinin ise, kurumsal bağlamın makro düzeyinde yani formel kurallar düzleminde meydana gelen değişimlerin sonucunda yaşandığı saptanmıştır. Bu süreçlerin dinamiklerine ve işleyiş biçimlerine geçmeden önce, çalışmada kurumsal yok oluş kavramıyla neyin kastedildiği açıklanacaktır.

Öncelikle, Bathelt ve Glückler'in (2014) ilişkisel kurum anlayışının benimsendiği çalışmalarda bugüne kadar genellikle kurumsal değişimin belirli türlerine ilişkin ampirik bulgulara yer verilmiştir. Bunlar, kurumsal değişimin 'morfoz (yapısal

değişim)' ve 'sürüklenme (işlevsel değişim)' türleridir. Morfozun Alman kamu ihale kurumu üzerinden ele alındığı ilk örnekte**,** kurumsal bağlamdaki değişiklikler karşısında mevcut kurumsal işlevin sürdürülebilmesi için kurumun karşılıklı aktörleri tarafından kurumsal yapı değiştirilmiştir. Başka bir deyişle, devletin ihale süreçlerinde yerli ve yabancı firmalar arasındaki ayrımcılığı ortadan kaldırmak amacıyla düzenlemelerde yaptığı değişikliklere rağmen, aktörler mevcut beklentileri ve kurumsal işlevi sürdürmenin farklı bir yolunu bulmuştur (Glückler ve Lenz, 2018).

Morfozun tersi yönde işleyen (işlevsel) sürüklenmenin Alman çıraklık kurumu (Walz) üzerinden incelendiği başka bir örnekte ise, bir kurumun kurumsal bağlamdaki değişiklikler karşısında hayatta kalabilmek için her seferinde işlevini değiştirdiği gözlenmiştir (Glückler ve Lenz, 2018). Kurumun başlangıçta çırakların herhangi bir zanaatı icra edebilmesi için zorunlu olarak yapmaları gerekenlerle karakterize olan yapısı, yüzyıllar sonra bugün hala korunuyor olsa da; söz konusu zorunluluk zamanla ortadan kalkmıştır. Diğer bir deyişle, aktörlerin beklentileri ve bu beklentileri güvence altına alan yaptırımların gücü son derece zayıflamıştır. Bu durumda kurumsal işlevin ilgili zanaat dalında isteğe bağlı olarak kişisel deneyim kazanılması yönünde evrilmesi kaçınılmaz olmuştur. Bugün kurumun gönüllülük esaslı sürdürülen yapısı, aynı zamanda UNESCO tarafından soyut kültür mirası olarak da koruma altına alınmıştır (Glückler ve Lenz, 2018).

Benzer bir durum, işlevsel sürüklenmenin başka bir örneği olan 'Alman (Bavyera) geleneksel saf bira yapımı kurumu' için de geçerlidir. Yeni bir kurumun (*butik bira yapımı kurumu*) geleneksel kurumun uygulamadaki etkisini azaltarak meşruiyetini kazandığı bu örnekte, saf bira yapımı kurumunun işlevi kademeli bir değişim sürecine girmiştir (Glückler ve Eckhardt, 2021). Tıpkı Walz örneğinde olduğu gibi saf bira yapımı kurumu açısından başlangıçtaki beklentiler ve yaptırımlar değişmemiş olsa bile, zamanla son derece zayıflamıştır. Asırlardır Bavyera bira endüstrisini düzenleyen kurallarla desteklenmiş olan bu kurumun mirası, günümüzde çok yaygın olmamakla birlikte bazı üreticiler tarafından hala sürdürülmektedir (Glückler ve Eckhardt, 2021).

Yukarıdaki üç örneğin de ortak noktası, aktörler arasındaki karşılıklı beklenti ve yaptırımların değişmediği süreçleri ele almış olmalarıdır. Başka bir deyişle söz konusu çalışmalarda, kurumların ya yapısal ya da işlevsel olarak değişmesi

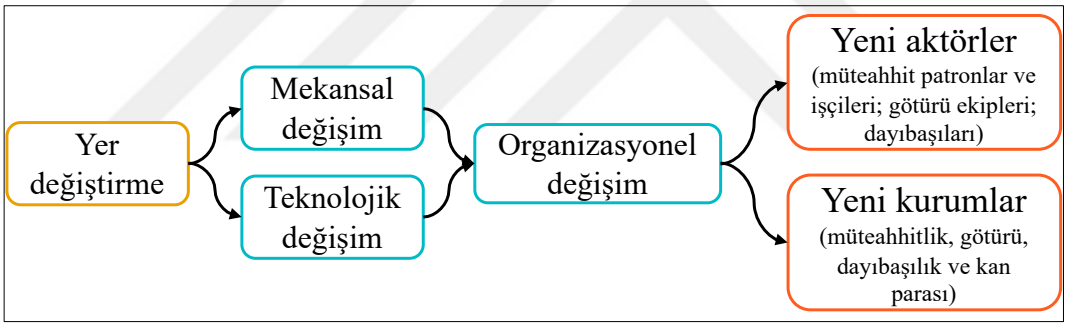
neticesinde mevcut beklenti ve yaptırımların (bir şekilde) sürdürüldüğü süreçler incelenmiştir. Bununla birlikte iktisadi aktiviteyi düzenleyen her kurumun yukarıda bahsedilen kurumlar kadar köklü olamayacağı, bazı kurumların ekonomik mekâna yerleşikliklerinin görece zayıf olabileceği ve gücün aktörler arasında her zaman eşit dağılmayacağı hususları beklenti ve yaptırımların da zamanla değişebileceği konusunu gündeme getirmektedir. Bu doğrultuda kritik bir soru ortaya çıkmaktadır: Değişen kurumsal bağlama uyum sağlamak için aktörlerin beklentilerini değiştirdiği ve yaptırımların geçerliliğini yitirdiği durumlarda kurumların akıbeti ne olacaktır?

Bu tezin ampirik inceleme alanını oluşturan Türk gemi söküm endüstrisi üzerinden elde edilen bulgular, yukarıda sorulan soruya yanıt niteliği taşımaktadır. Söz konusu bulgular, gemi söküm firması işverenlerinin değişen beklentileri sonucunda kurumların ortadan kalkmasına yol açan birden fazla sürecin yaşandığını göstermektedir. Bu da beklenti ve yaptırımlardaki değişimlerin kurumsal yok oluş öykülerine zemin hazırlayabileceğini ortaya koymaktadır.

Bu öykülerin ilki, endüstrinin Haliç'ten Aliağa'ya taşınma süreciyle birlikte mekânsal, teknolojik ve organizasyonel boyutlarda ortaya çıkan dönüşümlerin bir sonucu olarak şekillenmiştir. Başka bir ifadeyle Türk gemi söküm endüstrisindeki ilk kurumsal yok oluş süreci, organizasyonel alanın değişmesi yani yer değiştirme ile birlikte kurumsal bağlamdaki yukarı yönlü nedensellik mekanizmasının harekete geçmesi sonucunda yaşanmıştır. Bu mekanizmanın devreye girmesi, endüstrinin mekân, teknoloji ve organizasyon boyutlarında yaşanan değişimlere aktörlerin beklentilerini değiştirerek tepki vermeleri ve bunun kurumları sarsıcı bir etki yaratması anlamına gelmektedir.

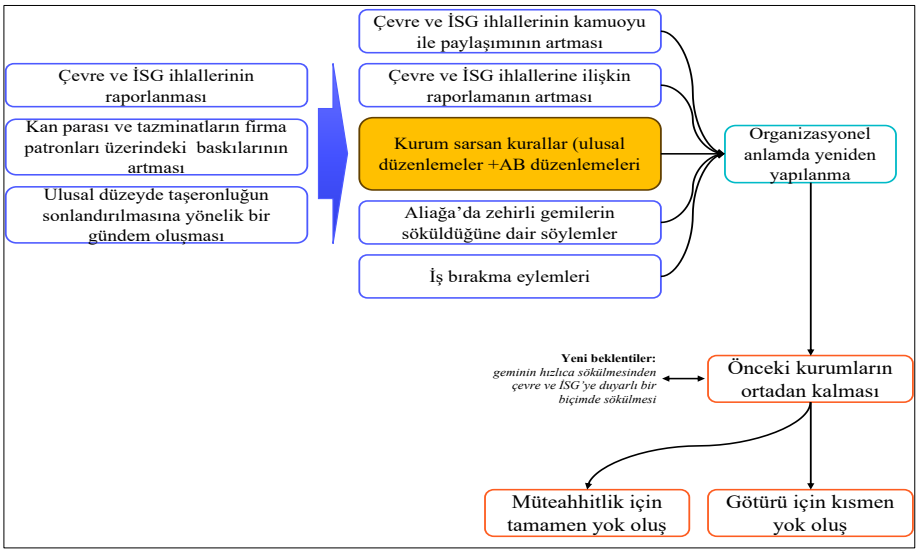
Bu doğrultuda, Türk gemi söküm endüstrisinin Haliç'ten Aliağa'ya taşınmasının ardından 1990'lı yıllardan itibaren Aliağa'da makineleşmeye geçiş ve fiziksel altyapı yatırımları hız kazanmış; bu gelişmeler daha büyük ve çok sayıda geminin sökülmesine imkân tanıyan mekansal olanaklarla birleşmiştir. Haliç'teki kısıtlı imkanların tersine işaret eden bu gelişmeler, endüstriye büyük ölçekli siparişler üstlenme kapasitesi kazandırmış ve iş akışının sürekliliğini sağlayacak bir ölçeğe ulaşılmasını mümkün kılmıştır. Böylece işverenlerin beklentileri değişmiş ve söküm faaliyetlerinin organizasyonu da öncekinden farklı bir yapıya evrilmiştir. Bu değişimin en belirgin sonucu, Haliç'ten Aliağa'ya taşınan ve bir süre burada varlık

gösteren geçici işçi çalıştırma kurumunun işlevsiz hale gelmesi olmuştur. Haliç'in küçük ölçekli siparişleri için uygun olan bu kurum, Aliağa'daki artan gemi tonajı ve sirkülasyonu karşısında geçerliliğini kaybetmiştir. Buna ek olarak, işverenlerin hız odaklı beklentilerini karşılayabilecek şekilde yeni ve daha organize ekiplerin ortaya çıkması bu süreci pekiştirmiştir. İşverenlerle söz konusu ekipler arasında yapılan anlaşmalar ise, müteahhitlik ve götürü kurumlarının ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır (Şekil 8.1). Bununla birlikte, zamanla müteahhitliği destekleyen kan parası ve dayıbaşılık kurumları da kurumsal bağlama dâhil olmuştur. Dolayısıyla, endüstrideki ilk kurumsal yok oluş süreci yalnızca mevcut bir kurumun ortadan kalkmasıyla sınırlı kalmamış, aynı zamanda yeni kurumların doğuşunu da beraberinde getirmiştir. Bulgular bu yönüyle siyaset bilimi alanında Mahoney ve Thelen (2010) tarafından geliştirilen kurumsal değişim çerçevesindeki '*yerinden edilme* (displacement)' türüyle örtüşen bir duruma işaret ederken; ilişkisel kurum anlayışı doğrultusunda geliştirilen kurumsal süreçlere (değişim, sıçrama ve katlanma) 'yok oluş' kavramını da eklemiştir.



Şekil 8.1 Türk gemi söküm endüstrisinde yer değiştirmenin etkisiyle gerçekleşen ilk kurumsal yok oluş süreci

Türk gemi söküm endüstrisindeki ikinci kurumsal yok oluş öyküsü, bu kez formel düzlemdeki kural değişikliklerinin tetiklediği aşağı yönlü nedensellik mekanizmasıyla ortaya çıkmıştır. Buradaki aşağı yönlü nedensellik, kurumsal bağlamın makro düzeyinde bildirilen yeni kuralların mezo düzeydeki kurumları sarsıcı biçimde etkilemesi anlamına gelmektedir. Daha önce bu tür etkilerin kurumların yapısal ya da işlevsel dönüşümlerine yol açtığına dair örnekler, Alman Walz ve kamu ihale kurumları incelenirken ele alınmıştır (Glückler ve Lenz, 2018). Türk gemi söküm endüstrisini bu örneklerden farklılaştıran nokta ise, benzer bir etkinin yalnızca değişimle sınırlı kalmayıp kurumların tamamen ortadan kalkmasına neden olmasıdır.

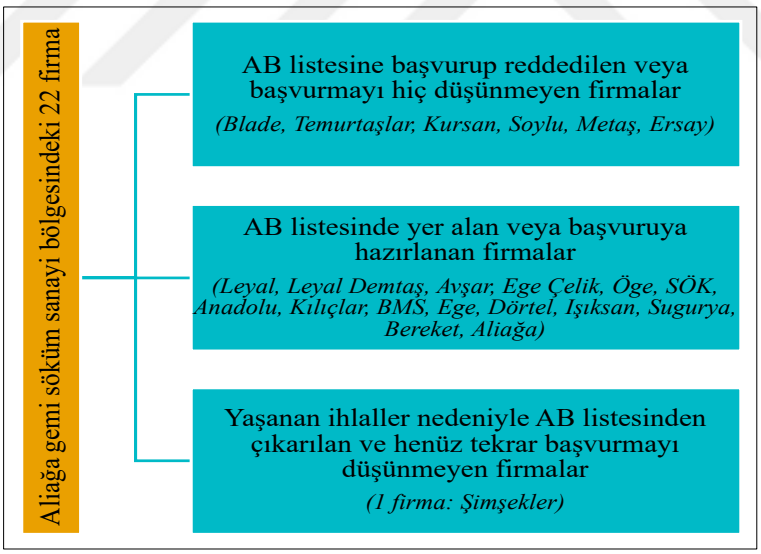


Şekil 8.2 Türk gemi söküm endüstrisinde kurum-sarsan kuralların etkisiyle gerçekleşen ikinci kurumsal yok oluş süreci

Başa dönülecek olursa, bu çalışmada kurumsal yok oluşun aktör beklentilerindeki değişimlerle bağlantılı olarak meydana geldiği vurgulanmıştı. Bu bağlamda Türk gemi söküm endüstrisindeki ikinci kurumsal yok oluş, AB'nin 2013 yılında yürürlüğe koyduğu düzenlemelerin işverenlerin beklentilerini ikinci kez dönüştürmesi sonucunda ortaya çıkmıştır (Şekil 8.2). Gemi sökümün icra edildiği coğrafyalarda çevre ve İSG ihlallerinin ciddi boyutlara ulaşması üzerine, kurum-sarsıcı kurallar (Glückler ve Lenz, 2016) olarak tanımlanabilecek söz konusu düzenlemeler geliştirilmiştir. Bu düzenlemeler, Aliağa'daki kurumsal bağlamda esas değişim etkisini yaratmış; aynı zamanda bu süreç, kurumların meşruiyetini sorgulayan çeşitli aktörlerin müdahaleleriyle de pekişmiştir (Şekil 8.2). Üstelik, kan parası gibi uygulamaların işverenler açısından giderek artan mali yükleri de sürece eklenince, kurumların terk edilmesi kaçınılmaz hale gelmiştir. Böylece, geçmişte özellikle müteahhitlik kurumunun etkisini arttırarak onu yapısal ve işlevsel olarak destekleyen tamamlayıcı kurumların (dayıbaşılık ve kan parası) (Helmke ve Levitsky, 2004), zamanla aynı kurumun tamamen ortadan kalkmasına nasıl zemin hazırladığı da görünür hale gelmiştir.

Yukarıda belirtildiği gibi, bu süreçte müteahhitlik kurumu tamamen ortadan kalkarken; götürü kurumu açısından ise kısmi bir yok oluş süreci yaşanmıştır. Burada bahsedilen kısmi yok oluş sürecinden kasıt, götürü kurumunun AB listesinde yer alan ya da listeye başvurmaya hazırlanan firmalarda ortadan kalkması; buna karşılık, AB listesine başvurup reddedilen veya başvurmayı hiç

düşünmeyen firmalarda ise (Şekil 8.3) varlığını sürdürmeye devam etmesidir. Müteahhitlik, ulusal otoritelerin 2018 yılından itibaren sıkılaştırdığı denetimlerde açıkça gözlemlenebilen ve ağır yaptırımlara tabi olan bir uygulama hâline geldiğinden ister AB listesinde yer alsın ister almasın alandaki tüm firmalar tarafından göze alınabilir bir uygulama olmaktan çıkmıştır. Buna karşılık, işverenler ile işçiler arasındaki enformel anlaşmalara dayanan götürü kurumu, işçilerin hâlihazırda firmanın sigortalı çalışanları olması ve böylece denetimlerde ortaya çıkma riskinin bulunmaması sebebiyle, AB listesinde yer almayan firmalar tarafından (Şekil 8.3) kullanılmaya devam etmektedir. Alanın en köklü firmalarından biri olan Kursan dışındaki söz konusu firmalar, Aliağa'da yeni kurulan ve endüstriyle ilişkili kuruluşlara veya ağlara entegrasyon düzeyi düşük olan söküm firmalarını[28] temsil etmektedir. Son olarak, AB listesinde yer alan veya listeye başvurmaya hazırlanan firmalar herhangi bir çevre ya da İSG riskinden kaçınmak amacıyla bu uygulamayı da terk etmiştir. Böylece bulgular, kurumların ortadan kalkma süreçlerinde firmaların AB listesindeki konumlarına bağlı olarak belirgin bir farklılık, başka bir deyişle bir heterojenlik olduğunu ortaya koymuştur.



Şekil 8.3 Aliağa'daki gemi söküm firmalarının AB Listesi'ndeki konumları[29]

[28] Bu firmalar aynı zamanda, hurdacı kökenli Temurtaşlar ailesine ait olan veya Temurtaşlar firmasıyla ortaklık ilişkisi bulunan firmalardan oluşmaktadır.

[29] Şekilde, AB listesine daha önce kabul edilmiş ancak 2022 yılında yaşanan ihlaller nedeniyle listeden çıkarılmış olan Şimşekler firması için ayrı bir kategori oluşturulmuştur. İşveren, görüşmelerde AB listesine yakın zamanda yeniden başvurmayı düşünmediklerini, ancak geçmişte listeye kabul edilmek amacıyla gerçekleştirdikleri organizasyonel yenilikleri sürdürmeyi planladıklarını belirtmiştir. Ayrıca, bu süreçte ne götürü ne de müteahhitlik kurumlarına başvuruda bulunmayacaklarını da ifade etmiştir.

8.1.2 Geçici Olarak Tükenmiş Faillere İlişkin Argümanın Değerlendirilmesi

Bu argüman doğrultusunda, çalışmada Türk gemi söküm endüstrisinde yaşanan ikinci kurumsal yok oluş sürecinde ekonomik coğrafya yazınında tanımlanan faillik türlerinden farklı bir failin rol oynadığı ileri sürülmüştür. Bu fail türü, mevcut kurumları bilinçli olarak dönüştüren ve yerlerine yenilerini inşa eden (değiştirici failler; Grillitsch ve Sotarauta, 2020) veya kasıtlı bir biçimde kurumların meşruiyetini sarsan faillerden (kurumları yıkma yönünde çalışan failler; Lawrence ve Suddaby, 2006) ayrılan özellikleri nedeniyle 'geçici olarak tükenmiş failler' olarak kavramsallaştırılmıştır. Çalışmada söz konusu ikinci yok oluş sürecinin dinamiklerine ilişkin elde edilen bulgular, bu türden aktörlerin varlığına ve üstlendikleri rollere dair ipuçları sunmaktadır.

Öncelikle, tez kapsamında yürütülen saha çalışması sonucunda elde edilen bulgular, geçici olarak tükenmiş fail kavramsallaştırmasını şu açıdan gerekli kılmıştır: Türk gemi söküm endüstrisinde aktörlerin kurumları bilinçli olarak ortadan kaldırma niyeti taşımaksızın da eylemleriyle kurumların yok olmasına katkıda bulunabildikleri görülmüştür. Başka bir deyişle aktörler, çıkarlarıyla çatışsa ve bunu istemeseler de kurumsal bağlamdaki değişimlere uyum sağlayarak bu süreci gerçekleştirmiştir. Aktörlerin böylesi süreçlerde kurumsal bağlama uyum göstermeyi tercih etmelerinin nedenleri saha bulgularına dayanarak şu şekilde açıklamak mümkündür:

(i) *Eski pratikleri ya da kurumları sürdürmenin maliyetinin artması:* Aliağa'da AB düzenlemelerinin beraberinde getirdiği yaptırımlar, firmaların eski pratikleri sürdürmesini hem maliyetli hem de riskli bir hâle getirmiştir. Söz konusu yaptırımlar, firmaların AB Listesi'ne hiç kabul edilmemeleri ya da kabul edilmiş olsalar bile ilerleyen yıllarda listeden çıkarılma riskiyle karşı karşıya kalmalarıdır. Bu durum, işverenlerin beklentilerini değiştirmelerine yol açmıştır. Sonuç olarak, eski kurumların terk edilerek yeni düzenlemelerin gerektirdiği yönde hareket edilmesi, firmalar açısından ayakta kalmanın temel koşulu hâline gelmiştir.

(ii) *Düzenlemelerin artan etkisiyle aktörlerin hareket alanının daralması:* Aliağa'da daha önce etkisiz düzenlemelerin yarattığı boşluklardan yararlanabilen işverenler için bu alan giderek daralmıştır. Kurumsal

bağlamın makro düzeyinde bildirilen etkin kurallar doğrultusunda, ulusal bakanlık denetimleri ile AB klas kuruluşlarının kontrolleri sıkılaşmış ve bu da özellikle müteahhitlik uygulamasını açıkça tespit edilebilen riskli bir pratik haline getirmiştir. Sonuç olarak, işverenlerin eski kurumları sürdürmesi giderek daha zor hâle getirmiştir.

(iii)*Kurumların olumsuz etkilerinin sistem düzeyindeki farklı aktörlerin tepkisine yol açması:* Aliağa'da kurumların çevre ve İSG üzerinde yarattığı olumsuz etkiler, sistem düzeyindeki çeşitli aktörleri harekete geçirerek işverenler üzerindeki baskıyı daha da arttırmıştır. Bu bağlamda iş kazalarının medyada daha görünür hâle gelmesi, çevre ve İSG ihlallerine ilişkin raporlama faaliyetlerinin yoğunlaşması, Aliağa'ya zehirli gemilerin getirildiğine yönelik söylemin güçlenmesi ve işçilerin sendikalar ile dayanışma ağları aracılığıyla iş bırakma eylemlerine yönelmesi aktör tepkilerinin somut yansımaları olmuştur. Ortaya çıkan çok boyutlu baskılar hem kurumların hem de onları sürdüren işverenlerin yıpranmasına ve tükenmesine neden olmuştur.

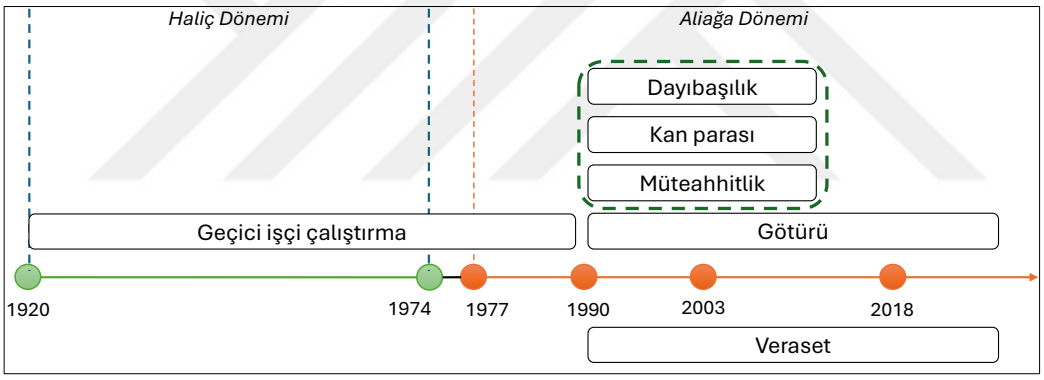
Bu çerçevede, çalışmada geliştirilen geçici olarak tükenmiş fail kavramsallaştırması aktörlerin yapmak zorunda olduklarını kabullenip buna göre hareket etmelerinin kurumların ortadan kalkmasına nasıl katkıda bulunduğunu göstermek amacıyla ortaya konulmuştur. Kavramda yer alan 'geçici' vurgusu ise, aktörlerin zamanla motivasyonlarını yeniden kazanarak kendi amaçları doğrultusunda hareket etme gücünü tekrar elde edebileceklerini belirtmek için kullanılmıştır. Türk gemi söküm endüstrisi bağlamında formel kuralların uzun süre işlememesi ve çevre ile İSG açısından yüksek maliyetler doğuran uygulamaların yerleşik hale gelmesi, bu tür bir kavramsallaştırmayı meşru kılmıştır.

8.2 Araştırmanın Sonuçları

Bu çalışmanın amacı daha önce giriş bölümünde ifade edildiği üzere, Türk gemi söküm endüstrisinde kurumların 1977 yılından günümüze uzanan süreçte kurumsal bağlamda yaşanan değişimlerden nasıl etkilendiğini keşfetmek ve bunu ekonomik coğrafya literatüründeki ilişkisel kurum anlayışı çerçevesinde açıklamaktır. Bu amaç doğrultusunda, çalışmada üç temel araştırma sorusu ortaya konmuştur. Bu

bölümde, çalışmanın temel sonuçları söz konusu araştırma soruları çerçevesinde açıklanacaktır.

Öncelikle, çalışmanın ilk araştırma sorusu 'Türk gemi söküm endüstrisinde Bathelt ve Glückler'in (2014) ilişkisel kurum anlayışıyla örtüşen kurumlar nelerdir?' şeklindedir. Çalışmada bu soruya yanıt olarak, Türk gemi söküm endüstrisinde ilişkisel anlayışla uyumlu altı kurum tespit edilmiştir (Şekil 8.4): geçici işçi çalıştırma, müteahhitlik, götürü, kan parası, dayıbaşılık ve veraset. Ayrıca, müteahhitlik ve götürü kurumlarının taşeronluğun ekonomik mekândaki iki farklı yansıması olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Çalışmanın kuramsal çerçevesinin açıklandığı ikinci bölümde belirtildiği üzere, Bathelt ve Glückler'in (2014) ilişkisel anlayışına göre bir kurumun yapıtaşlarını aktörler arasındaki karşılıklı beklentiler, yaptırımlar ve etkileşimler ile bunlar doğrultusunda şekillenen kurumsal yapı ve işlev oluşturmaktadır. Bu nedenle çalışmada tespit edilen kurumlar, aşağıda söz konusu boyutlar üzerinden açıklanmaktadır.



Şekil 8.4 Türk gemi söküm endüstrisinin Haliç ve Aliağa dönemlerinde etkili olan kurumlar

İlk olarak geçici işçi çalıştırma kurumunun yapısı ve işlevi, Haliç'teki aktörlerin karşılıklı beklentileri ile bağlamın dayattığı yaptırımlar doğrultusunda şekillenmiştir. İşverenler, hurda gemi alımlarının düzensizliği ve iş hacmindeki dalgalanmalar karşısında maliyetlerini artırmadan esnek bir işgücüne ulaşmayı beklerken; işçiler ise, göç ettikleri şehirlerde geçimlerini sürdürebilecek iş imkanlarına erişmeyi ummuştur. Bu beklentilerin kesişmesi, işçi kahvelerinde toplanan geçici işçilerin işverenler tarafından söküm işlerine dahil edilmesiyle tekrarlayan etkileşimler üzerinden kurumsallaşmıştır. Bununla birlikte süreç, belirli yaptırımlarla da sınırlandırılmıştır: kalıcı işçi istihdamının işverenlere barınma, altyapı ve düzenli ödeme yükümlülükleri getirmesi, bu maliyetlerin meşru bir yük

olarak değerlendirilmesine yol açmış ve işverenleri geçici işçi çalıştırmaya yöneltmiştir. Böylece kurumsal yapı, dar bir çekirdek kadronun etrafında işçi kahvelerinden temin edilen geçici işçilerin katkısıyla biçimlenmiştir. Bu yapının işlevi, hem söküm faaliyetlerinin sürekliliğini güvence altına almak hem de işin mevsimselliği ve talep dalgalanmalarına uyum sağlamak olmuştur. Sonuç olarak geçici işçi çalıştırma kurumu, aktörlerin beklentilerini karşılayan ve yaptırımlar tarafından sınırlandırılan bir yapı ve işlev temelinde Haliç döneminde yaklaşık altmış yıl boyunca varlığını sürdürebilmiştir.

Müteahhitlik kurumu, Aliağa gemi söküm endüstrisinin dönüşen koşullarında işverenlerin hız ve maliyet odaklı beklentileri ile işçilerin kısa sürede yüksek gelir elde etme beklentilerinin kesişiminden doğmuştur. İşverenlerin gemileri en kısa sürede nakde çevirme ve yeni gelen gemilere yer açma arzusu, onları dışarıdan büyük ve organize ekiplerle çalışmaya yöneltmiştir. Bu doğrultuda müteahhitlik, işverenlerle müteahhitler arasında pazarlıkla belirlenen ücretler, yoğun ve uzun mesailere dayalı iş bölümü ve elde edilen kazancın işin ağırlığına göre paylaştırılması şeklinde üç aşamalı bir etkileşim örüntüsü kazanmıştır. Bu yapı, işverenlere maliyet avantajı ve sosyal güvenlik yükümlülüklerinden kaçınma olanağı sağlarken; işçilere de hızlı kazanç imkânı sunmuştur. Bununla birlikte çevre ve İSG ihlalleri, kurumun en belirgin olumsuz çıktıları olmuştur. Zaman içinde müteahhit ekiplerinin firmalaşmaya başlaması, sigorta ve benzeri hakların kısmen güvence altına alınmasına katkıda bulunsa da; kurumun özünde hız, esneklik ve maliyet azaltma üzerine kurulu işlevi varlığını sürdürmüş ve müteahhitlik endüstrinin temel kurumsal yapılarından biri haline gelmiştir.

Götürü kurumu, müteahhitlik ile aynı işlevi üstlenmekle birlikte firma içindeki ekiplerin üstlendiği sorumluluklar üzerinden farklı bir yapıya kavuşmuştur. İşverenlerin beklentisi müteahhitlikte olduğu gibi değişmezken, işçilerin beklentisi sigorta ve diğer haklarının korunmasının yanı sıra işi erken tamamlayarak ek gelir elde etmek olmuştur. Bu beklentiler, işverenlerin çavuş ya da deneyimli ustaların önderliğinde kurulan ekiplerle yaptıkları anlaşmalarla somutlaşmış ve işin süresi ile tonajına göre belirlenen ücretler üzerinden tekrarlanan pazarlıklarla kurumsallaşmıştır. Götürüde işçiler normal yevmiyelerini almaya devam ederken, söküm tamamlandığında kalan tutar paylaşılmış ve kimi zaman da erken biten işler işveren tarafından primlerle ödüllendirilmiştir. Bu yapı, işçilere sosyal haklarını

koruma avantajı sağlarken; yoğun çalışma temposu, İSG ihlalleri ve artan kaza riskleri kurumun olumsuz çıktıları olarak öne çıkmıştır. Ancak daha az kazanma ihtimali, özellikle işçiler için bu riskleri göze almayı rasyonel kılmıştır. Böylece götürü, uzun yıllar varlığını sürdürebilmiş; hatta günümüzde hala bazı firmalarda gözlenmeye devam ederek endüstrinin yerleşik kurumsal yapılardan biri haline gelmiştir.

Dayıbaşılık ve kan parası kurumları, Aliağa'da müteahhitliğin uzun yıllar sürdürülebilirliğinin sağlanmasında tamamlayıcı bir rol üstlenmiştir. Dayıbaşılık, müteahhitlerin söküm ekiplerini hızla oluşturma arayışı ile köylerden iş umuduyla gelen işçilerin beklentilerinin kesişiminde doğmuştur. Yerel aracılar olan dayıbaşları, enformel ağları kullanarak işçileri sektöre yönlendirmiş ve böylece emek akışını sürekli kılmıştır. Ancak bu etkileşim, işçilerin güvencesiz koşullara mahkûm edilmesi gibi olumsuz çıktıları da beraberinde getirmiştir. Kan parası kurumu ise, İSG ihmallerinin yol açtığı ölümler ve yaralanmalar karşısında işverenlerin yasal süreçlerden kaçınma isteği ile işçi ailelerinin geçim güvencesi arayışının kesişiminde ortaya çıkmıştır. Sonuç olarak her iki kurum da müteahhitlik sisteminin işleyişini destekleyen ancak aynı zamanda güvencesizlik ve adaletsizlik üreten yapılar olarak endüstrinin bir parçası olmuştur.

Son olarak veraset kurumu, Aliağa gemi söküm endüstrisinde 1990'lardan itibaren aile işletmeciliği mantığına dayalı olarak ortaya çıkmış ve bugün hâlâ varlığını sürdüren en istikrarlı kurumlardan biri olmuştur. Bu kurumun aktörlerinden kurucu işverenlerin beklentisi, işin aynı aile içinde sürmesi ve yönetimin oğul-yeğenlere devredilmesi olurken; varislerin beklentisi, sektörde yetkinlik kazanarak kendi firmalarını yönetmek olmuştur. Söz konusu beklentiler varislerin küçük yaşlardan itibaren sektörde yetişmeleri, nitelikli bir eğitim almaları ve zamanı geldiğinde işin başına geçmeleri gibi tekrarlayan etkileşimlerle kurumsallaşmıştır. Varislerin işi devralmak istemediği durumlarda ise, kurucu işverenler için yaptırım aile firmasının kapanması ya da başkalarına devredilmesi olurken; varisler için yaptırım, kariyerini üzerine inşa ettikleri aile işinin başına geçememek olmuştur. Kurumun temel işlevi, işin nesiller boyunca aile içinde sürmesini sağlamak olsa da; yeni kuşakların vizyoner ve yenilikçi yaklaşımlarıyla bu işlev sürekliliğin ötesine geçerek modernleşme ve verimlilik artışını da içermeye başlamıştır. Çevre ve İSG önlemlerinin arttırılması ve ikinci el malzeme piyasasındaki değer zincirinin

geliştirilmesi, bu yeni bakış açısının somut örnekleri olmuştur. Böylece veraset kurumu, zamanla dönüşen kurumsal bağlamda yenilikçi girişimcilik anlayışıyla bütünleşerek endüstrinin temel kurumsal yapılarından biri haline gelmiştir.

Çalışmanın ikinci araştırma sorusu kapsamında, 1977 yılından günümüze Türk gemi söküm endüstrisinin kurumsal bağlamında yaşanan değişimlerin kurumlar üzerindeki etkisi sorgulanmıştır. Söz konusu süreçte kurumsal bağlam içinde aşağı ve yukarı yönlü nedensellik mekanizmalarını harekete geçiren dinamiklerin kurumların ortadan kalkmasına nasıl yol açtığı, araştırmanın ilk argümanı kapsamında ayrıntılı bir biçimde ele alınmıştır. Dolayısıyla bu bölümde aynı açıklamalara tekrar yer verilmeyecektir.

Çalışmanın üçüncü araştırma sorusu kapsamında ise, Türk gemi söküm endüstrisinde 1977 yılından günümüze meydana gelen kurumsal süreçlerde farklı tür ve ölçeklerdeki aktörlerin nasıl roller üstlendikleri sorgulanmıştır. Bu soru kurumların yok olduğu, yeni kurumların ortaya çıktığı ve kurumların belirli dönemlerde süreklilik kazandığı üç ayrı süreçte failliğin rolünü anlamaya odaklanmıştır. Çalışmada elde edilen bulgular, kurumların ortadan kalkmasında onları yıkmaya yönelik (kurumsal) çalışmaların; yeni kurumların oluşmasında değişim failliğinin; kurumsal süreklilik dönemlerinde ise, yineleyici failliğin belirleyici rol oynadığını ortaya koymuştur.

Bu bağlamda Türk gemi söküm endüstrisinde yaşanan ilk kurumsal yok oluş sürecinde, geçici işçi çalıştırma kurumunun temellerinin zayıflamasında Aliağa'daki söküm firması sahipleri ile müteahhitlerin kurumun meşruiyetini sarsmaya yönelik girişimleri etkili olmuştur (*kurumları yıkmaya yönelik çalışmalar*). Bu girişimler, geçici işçi çalıştırma kurumunun Aliağa'daki kurumsal bağlam içinde işlevselliğini kaybettiğine dair söylemlerin geliştirilmesi üzerinden şekillenmiştir.

Geçici işçi çalıştırma kurumu kurumsal bağlam içinde yavaş yavaş ortadan kaybolurken, onun yerini alan yeni kurumlar değiştirici faillerin girişimleriyle inşa edilmiştir. Bu çerçevede müteahhitlik kurumu, söküm firması işverenlerinin değişen beklentilerine yanıt vermek üzere organize olan müteahhitlerin kurumsal girişimcilikleri sonucunda ortaya çıkmıştır. Götürü kurumu ise, firma içinde gerekli organizasyonu üstlenebilen çavuşlar ya da söküm ustalarının müteahhitlerinkine

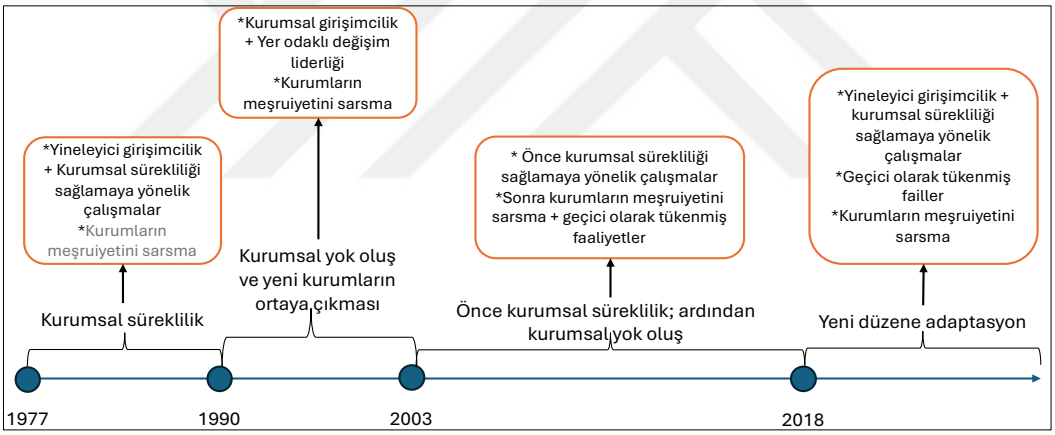
benzer türden failliği sonucunda şekillenmiştir. Bununla birlikte, müteahhitlik kurumunun tamamlayıcı unsurları olan kan parası ve dayıbaşılık kurumlarının ortaya çıkışında, sırasıyla işverenlerin ve köylerden işçi toplayan yerel aracıların kurumsal girişimcilikleri belirleyici rol oynamıştır. 1990–2003 dönemine karşılık gelen bu süreç, aynı zamanda endüstrinin gelişme patikasının şekillenmesinde etkin olan yer odaklı değişim liderlerinin faaliyetleriyle de pekiştirilmiştir. Söz konusu faillerin girişimleri, sektöre özgü birliklerin kurulmasına öncülük etmekten, devlet nezdinde endüstrinin meşruiyetini güçlendirmeye yönelik yoğun lobicilik faaliyetlerine kadar geniş bir yelpazeye yayılmıştır.

Kurumsal bağlamda önemli kırılmaların yaşanmadığı görece durgun dönemlerde hem endüstrinin patikasının gelişmesinde hem de kurumların bu patikadaki yerleşikliklerinin artmasında yineleyici faillerin rolleri belirgin hale gelmiştir. Bu doğrultuda meşruiyetleri hakkındaki krizlere rağmen, müteahhitlik, götürü, kan parası ve dayıbaşılık kurumları 2000'li yıllar boyunca varlıklarını sürdürmüştür. Bu sürekliliğin sağlanmasında, işçilerin motivasyonunu artırmak amacıyla işverenlerin ödüllendirme uygulamaları ve müteahhitlik kurumunun işlevini sürdürebilmek için dayıbaşlarının köylerden işçi sirkülasyonunu canlı tutmaları etkili olmuştur (*kurumların sürekliliğini sağlamaya yönelik faaliyetler olarak kurumsal çalışma*).

Aynı dönemde ortaya çıkan meşruiyet krizleri ise, kurumları yıkmaya yönelik çalışmalar, kan parası uygulamasının işverenler üzerinde yarattığı maddi ve psikolojik baskı ve politik bağlamdan kaynaklanan olumsuz meşruiyet taşmalarından (Jolly ve Hansen, 2021) beslenmiştir. Bu dönemde çeşitli faillerin eşzamanlı varlığına ilişkin bulgular (Şekil 8.5), bir endüstrinin patika gelişim sürecinin farklı aşamalarında birden fazla faillik biçiminin bir arada bulunabileceğini ortaya koyan literatürle paralellik göstermektedir. Bununla birlikte söz konusu literatürdeki bulgular, çoğunlukla değişim failleri ile yineleyici faillerin birlikte hareket etmelerine odaklanmaktadır (Baekkelund, 2021; Bole vd., 2024; Binz ve Gong, 2021). Bu çalışmada ise, bir yandan endüstriyel gelişmeyi destekleyen yineleyici faillerin çabaları gözlemlenirken; diğer yandan, aynı dönemde endüstrinin yerleşik uygulamalarını sarsan faaliyetler de belirgin hale gelmiştir (Şekil 8.5). Bu noktada çalışmayı diğerlerinden farklılaştıran temel unsurun, çevre ve İSG üzerindeki olumsuz etkileri nedeniyle görece 'kirli' bir endüstriyi ele alması olduğu düşünülmektedir. Dolayısıyla aktörlerin faillik

biçimleri açısından ortaya çıkan 'çelişki'nin, endüstrinin bu niteliğinden kaynaklandığı ileri sürülmektedir.

Son olarak Türk gemi söküm endüstrisindeki ikinci kurumsal yok oluş sürecinde faillik türleri açısından en belirleyici olanların, sistem düzeyindeki çeşitli aktörler tarafından yürütülen kurumları sarsmaya yönelik çalışmalar ile geçici olarak tükenmiş faillerin eylemleri olduğu görülmüştür (Şekil 8.5). 2013 yılındaki gelişmelerle (yeni düzenlemelerin bildirilmesi) birlikte ivme kazanan bu dönemde, daha sağlıklı ve güvenli bir çalışma düzeninin inşasında yeni kurum/düzen yaratmaya yönelik faaliyetler de öne çıkmıştır. Bu düzenin sürdürülebilirliğinde ise, farklı türden yineleyici aktörlerin rolleri belirgin hale gelmiştir. Ayrıca bu aktörlerden bazılarının geçmişte değiştirici fail rolü üstlenmiş oldukları dikkate alındığında; elde edilen bulguların, bir aktörün endüstriyel patika gelişim sürecinde farklı faillik türlerini icra edebileceğine dair literatürdeki bulgularla örtüştüğü görülmüştür (Jolly vd., 2020).



Şekil 8.5 Aliağa gemi söküm endüstrisinde failliğin farklı türleri

8.3 Araştırmanın Literatüre Katkısı

Bu çalışma uluslararası literatüre ampirik ve kavramsal olmak üzere iki alanda katkı sağlamaktadır. Ampirik açıdan ilk katkı, 1990'lı yıllardan günümüze geleneksel kurum anlayışının hâkimiyetinde gelişen kurumsal ekonomik coğrafya literatürüne ve bu literatür kapsamında henüz gelişmekte olan ilişkisel kurum yaklaşımına Türk gemi söküm endüstrisi üzerinden özgün bir görgül katkı sunulmasıdır. İlişkisel kurum anlayışı kapsamında bugüne dek sınırlı sayıda ampirik çalışma yapılmıştır. Bu alandaki öncü katkılar İtalya, Almanya, Birleşik Krallık ve İspanya üzerine gerçekleştirilen beş çalışmadan oluşmaktadır (Bathelt ve Conserva, 2018; Glückler,

2020; Glückler ve Eckhardt, 2021; Glückler ve Lenz, 2018; Lenz ve Glückler, 2020). Bunun yanı sıra, yaklaşımı benimseyen araştırmacılar tarafından yapılan diğer üç ampirik çalışma İspanya (Sanchez-Hernandez ve Glückler, 2019), Slovenya ve Hırvatistan (Benner, 2019) ile Türkiye (Yavan vd., 2023) örneklerini ele almaktadır. Dolayısıyla Türkiye coğrafyası üzerinden yapılan bu ikinci çalışma, ilişkisel kurum anlayışı kapsamında disipline özgü bir kurum teorisi geliştirilirken farklı bağlamlardan katkıların önemine vurgu yapan çağrıya da (Glückler ve Lenz, 2018) bir yanıt niteliği taşımaktadır.

Ampirik açıdan ikinci katkı kurumların değişmesi, ortadan kalkması ya da kurumsal bağlam içinde giderek daha yerleşik hale gelmesinde farklı tür ve düzeylerdeki aktörlerin rolünün ilişkisel kurum anlayışı çerçevesinde ele alınmasıdır. Başka bir ifadeyle çalışma, ilişkisel kurum anlayışı literatüründe farklı faillik türlerine ilişkin kavramsallaştırmaların sınırlı olması nedeniyle (Glückler ve Lenz, 2018), bu alandaki tartışmalara katkı sunmayı amaçlamaktadır. Bu doğrultuda, çalışmanın kuramsal ve analitik çerçevesine beşerî failliğin iki farklı türü (değişim failliği ve yineleyici faillik) ile Lawrence ve Suddaby'nin (2006) kurumsal çalışma çerçevesi (kurumların yaratılması, sürdürülmesi ve yıkılmasına yönelik çalışmalar) dâhil edilmiştir.

Kavramsal açıdan ilk katkı ise, ilişkisel kurum anlayışı çerçevesinde gelişen literatürde kurumsal yok oluş kavramının tartışmaya açılmasıdır. Son yıllarda Benner (2019) ile Glückler ve Eckhardt'ın (2021) geliştirdiği 'kurumsal sıçrama (institutional leapfrogging)' ve 'kurumsal katlanma (institutional folding)' kavramları dışında, bu anlayış çerçevesindeki çalışmaların çoğu kavramsal ya da ampirik düzeyde kurumsal değişimin dinamiklerine odaklanmıştır (Bathelt ve Glückler, 2014; Glückler ve Lenz, 2016, 2018; Yavan vd., 2023). Bu çalışmada ise kurumsal değişim, sıçrama ya da katlanmadan farklı olarak, Türk gemi söküm endüstrisinde kurumların kurumsal bağlamda içindeki yukarı ve aşağı yönde işleyen mekanizmaların etkisiyle ortadan kalktığı iki ayrı sürece dikkat çekilmektedir.

Kavramsal açıdan ikinci katkı, ekonomik coğrafya literatüründeki faillik tartışmalarına kurumsal yok oluşla ilişkili geçici olarak tükenmiş fail kavramının eklenmesidir. Geçici olarak tükenmiş failler, kurumların ortadan kalktığı süreçlerde kasıtlı olarak rol almayan; başka bir ifadeyle, kurumsal bağlamdaki diğer aktörlerin

eylemleri karşısında tükenen ve yeni düzene uyum sağlamaktan başka seçeneği kalmayan aktörleri tanımlamaktadır. Bu özellikleriyle söz konusu aktörler hem değiştirici faillerden hem de yeni kurumlar yaratmaya, mevcut kurumları dönüştürmeye ya da yıkmaya yönelik kurumsal çalışmalar yürüten aktörlerden farklılaşmaktadır.

Çalışma, gemi söküm endüstrisinin çevre ve İSG üzerindeki etkilerini kurumsal bir bakış açısıyla inceleyerek hem uluslararası hem de ulusal literatüre özgün bir ampirik bir katkı sunmaktadır. Böylece çalışma, gemi söküm endüstrisinin dinamiklerini ele alan (uluslararası ve ulusal) literatüre yerel ölçekte faaliyet gösteren aktörleri ve bu aktörlerin geliştirdiği müşterek davranış biçimlerini (kurumları) dâhil edip söz konusu etkilerin oluşumunda mikro ölçeğin dinamiklerini görünür kılmaktadır. Mevcut literatür (Bkz. tezin 2. bölümü) ve R Studio'da gerçekleştirilen bibliyometrik analiz sonuçları (Şekil 8.6), gemi söküm konusunu bu bakış açısıyla ele alan çalışmaların oldukça sınırlı olduğunu göstermektedir[30].

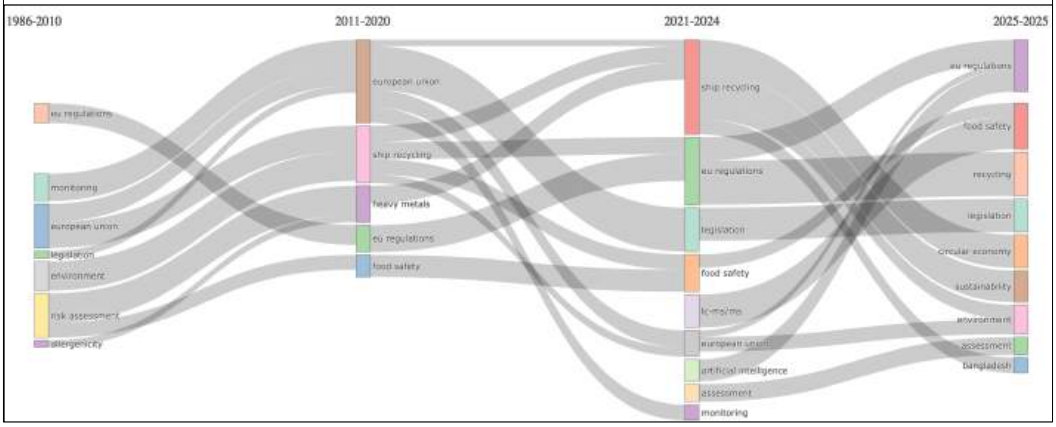
Son olarak çalışmanın ulusal literatüre yaptığı katkı, kurumları Bathelt ve Glückler'in (2014) ilişkisel anlayışı çerçevesinde ele alan ilk çalışma olmasından kaynaklanmaktadır. (Ulusal literatüre olan hakimiyetin yanında) DergiPark veri tabanında yer alan araştırma makaleleri ve teorik makaleler üzerinde belirli anahtar kelimelerle yapılan inceleme sonucunda, kurumları 'formel ve enformel kurallar' olarak ele alan 179 çalışmaya (iktisat, işletme, organizasyon çalışmaları, siyaset bilimi, coğrafya ve planlama disiplinlerinde), kurumları 'organizasyonlar/ kuruluşlar' olarak ele alan dokuz çalışmaya (iktisat, işletme, organizasyon çalışmaları ve siyaset biliminde) ve kurumları 'normlar', 'değerler', 'inançlar', 'gelenek-görenekler' veya 'güven' gibi enformel faktörler olarak ele alan 20 çalışmaya (iktisat, işletme ve siyaset biliminde) ulaşılmıştır. Buna karşılık 'davranış', 'eylem' veya 'pratik' anahtar kelimeleri üzerinden yapılan aramalarda herhangi bir çalışmaya ulaşılmamıştır. Bu bulgular, çalışmanın ulusal literatür açısından özgün yanını ortaya koyan göstergeler olarak değerlendirilmiştir.

[30] Şekil 8.6 incelendiğinde, gemi söküm ile ilgili yayınların (WoS'ta taranan toplam 1728 yayın) çoğunlukla sökümün çevre ve İSG üzerindeki etkilerine ve bu etkilerin önlenmesine yönelik ulusal ve uluslararası düzenleyici çerçevelere odaklandığı görülmektedir. Söz konusu literatürde, aktörlerin davranışları/eylemleri veya ilişkisel anlamda kurumlarla ilgili bir anahtar kelimeye rastlanmamıştır.

İlgili literatür kapsamında gerçekleştirilmiş çalışmalarda (makale, kitap ve kitap bölümleri) ön plana çıkan anahtar kelimeler



Literatürün tematik gelişimi (anahtar kelimeler üzerinden)



Şekil 8.6 R Studio'da gemi söküm literatürü üzerine gerçekleştirilen bibliyometrik analiz sonuçları

8.4 Sınırlılıklar ve Gelecek Araştırmalar İçin Öneriler

Bu araştırmanın en önemli kısıtı, ilk araştırma sorusu kapsamında elde edilen bulguların büyük ölçüde işçi-işveren ilişkileri çerçevesinde şekillenmiş olmasıdır. Başka bir ifadeyle, Türk gemi söküm endüstrisinde tespit edilen kurumlar, esas itibariyle gemi söküm firması işverenleri ile farklı işçi grupları (müteahhit veya götürü ekibi işçileri) arasındaki ilişkilerle sınırlı kalmıştır. Bulgular aynı zamanda endüstrinin yalnızca tek bir aşamasında, yani söküm sürecinde etkili olan kurumlarla sınırlıdır. Oysa endüstrinin değer zinciri, birden fazla aşamadan

oluşmakta ve hem firma hem de sistem düzeyinde çok sayıda aktörün faaliyet gösterdiği karmaşık bir yapı ortaya koymaktadır. Söz konusu sınırlılığın temel nedeni, aktörler arasındaki ilişkilere dair yapılacak sorgulamaların son derece güç olmasıdır. Bu güçlüğün temelinde, endüstriyle bağlantılı aktörlerin büyük çoğunluğunun bu konudaki belirgin kaygıları yatmaktadır. Nitekim, daha önce de belirtildiği gibi, endüstrinin yapısına içkin ihlaller konusunda aktörler konuşmayı tercih etmemekte; ayrıca endüstrinin toplumun farklı kesimleri tarafından uzun süredir yoğun biçimde sorgulanıyor olmasının yarattığı endişe, bu sessizliği daha da pekiştirmektedir.

Bu bağlamda örneğin, görüşmeler sırasında gündeme gelen uluslararası sulardaki *bayrak değiştirme* uygulaması ile *alıcı ülkeye doğru ilerleyen hurda gemilerden atık boşaltılmasını engelleyerek suların kirletilmemesini garanti altına alan enformel uygulamaların* da birer etkileşim örüntüsünü temsil ettiği düşünülmektedir. Bu anlamda bayrak değiştirme, alıcılara gönderilmeden önce temizlenme yükümlülüğü bulunmayan ülkelerden satın alınan hurda gemilere ait bayrakların, aracılar tarafından uluslararası sularda başka ülke bayraklarıyla değiştirilmesini ifade etmektedir. Bu işlemde, söz konusu ülkenin bayrağı daha sıkı düzenlemelere tabi bir ülkenin bayrağıyla değiştirilmekte ve gemiye yapay bir 'temiz' imajı verilmektedir. Aracılar ile gemi alıcıları arasında geliştirilen bu uygulama, uzun yıllardır tekrarlanmakta ve uluslararası sözleşmelerin (özellikle Basel Sözleşmesi, Basel Yasağı ve AB G.G.D. Yönetmeliği) getirdiği ağır yükümlülüklerden kaçınmak isteyen söküm firmaları tarafından sürdürülmektedir. Böylece, OECD üyesi olup Basel Sözleşmesi'ne taraf bir ülkeye ait hurda gemilerin sökülmek üzere OECD üyesi olmayan ülkelere gönderilmesi mümkün hale gelmektedir (İZKA, 2022). Benzer şekilde, bu yolla AB bayraklı gemiler de AB G.G.D. Listesi'nde yer almayan ülkelerdeki söküm tesisleri (İMEAK DTO, 2016, 2017, 2018) ve özellikle de Asya ülkeleri tarafından alınabilmektedir (İMEAK DTO, 2014, 2015).

Görüşmecilerin ifadelerine göre yukarıda bahsedilen diğer enformel uygulama, gemi envanterinde yer alan atıkların hurda gemilerin satıcıları ya da alıcıları tarafından uluslararası sularda boşaltılmasını önlemek amacıyla geliştirilmiştir. Bu örüntünün ortaya çıkmasında, denizlerde yaşanan söz konusu sorunun zamanla ulusal suları da etkilemesi ve özellikle turizm sektörü açısından ciddi kayıplara yol

açması belirleyici olmuştur. Daha açık bir ifadeyle, aktörler bu riskleri ortadan kaldırabilmek için kendi aralarında enformel bir anlaşmaya gitmişlerdir. Bu çerçevede olası ihlal durumlarının önüne geçmek amacıyla, ulusal otoritelerin karşı tarafın uğrayacağı zararı karşılamakla sorumlu tutulması caydırıcı bir yaptırım mekanizması olarak devreye sokulmuştur.

Bununla birlikte, bu tespitler oldukça sınırlı sayıda aktörle yapılan görüşmelere dayanmaktadır. Başka ülkelerin ulusal otoriteleri ya da bu ülkelerdeki aracılar ve satıcılarla herhangi bir görüşme gerçekleştirilmemiştir. Ayrıca, araştırmanın imkanları böyle bir örüntünün izlenmesine elvermemiştir. Ancak gelecekteki çalışmalar, bu tür farklı aktörler arasında gelişen anlaşmaları da kapsamına alarak, kurumların tespitinde işçi-işveren ilişkilerine aşırı odaklanma sorununu aşmaya katkı sağlayabilir.

Araştırmanın ikinci kısıtı, kurumlara ilişkin tespitlerin az sayıda işçiyle, buna karşın daha fazla sayıda işveren ve diğer aktörlerle yapılan görüşmelere dayanıyor olmasıdır. İşçilerin görüşmelere katılma konusunda çekimser davranmaları ve işverenlerle yaptıkları anlaşmalara sadık kalmak istemeleri, bu dengesizliği yaratan başlıca nedenlerdir. Bu durum, kurumlara ilişkin çıkarımların daha çok işverenler veya kurumları doğrudan icra etmeyen diğer aktörlerin bakış açılarıyla şekillenmesine yol açmıştır. Dolayısıyla, bulguların belirli bir yanlılık riski taşıdığı söylenebilir. Gelecekteki çalışmalar ise, kurumları doğrudan icra eden aktörlerin görüşmelerde daha dengeli biçimde temsil edilmesini sağlayarak, kurumlara ve kurumsal süreçlere ilişkin dinamikleri daha tarafsız ve bütüncül bir şekilde ortaya koyabilir.

Çalışmanın gelecekteki araştırmalar için son önerisi, kurumsal yok oluş süreci ve bu sürecin faillerine ilişkin bu çalışmada ortaya konan argümanları güçlendirecek, hatta çeşitlendirecek şekilde toplum, çevre veya işçiler üzerinde negatif dışsallıklarıyla öne çıkan başka endüstrilere de odaklanılmasıdır. Böylece söz konusu argümanların, benzer özelliklere sahip farklı endüstrilerden elde edilecek bulgularla desteklenmesi mümkün olacaktır. Nitekim bu çalışmada ulaşılan sonuçlar, Lawrence ve Suddaby'nin (2006) de vurguladığı gibi, görece daha az incelenmiş kurumsal süreç ve çalışma biçimlerine odaklanan sınırlı bir literatürden beslenebilmiştir.

KAYNAKÇA

A Haber. (2021, Ağustos 31). *İzmir'de ölüm saçan asbest tespit edildi: Uzman isimden flaş asbest çağrısı.* https://www.ahaber.com.tr/yasam/2021/08/31/izmirde-olum-sacan-asbest-tespit-edildi-uzman-isimden-flas-asbest-cagrisi

Acemoğlu, D. ve Robinson, J. A. (2012). *Why nations fail: The origins of power, prosperity, and poverty.* Crown Publishing Group.

Acemoğlu, D., Johnson, S. ve Robinson, J. A. (2005). Institutions as a fundamental cause of long-run growth. In S. N. Durlauf ve P. Aghion (Ed.), *Handbook of economic growth* (Cilt 1A, ss. 385–472). Elsevier.

Ağır, M. (1991). *Aliağa: Sanayide gelişen ve büyüyen kent.* Ağ Yayınları.

Ahammad, H. ve Sujauddin, M. (2017). *Contributions of ship recycling in Bangladesh: An economic assessment* (IMO-NORAD SENSREC Project Phase I Final Report). International Maritime Organization. http://www.basel.int/Portals/4/download.aspx?d=UNEP-CHW-SHIPS-WHITEP-2013ShipDismantlingStudy.English.pdf

Akman, C. (2012). *Gemi geri dönüşüm sanayiinde iş sağlığı ve güvenliği uygulamaları* [Yüksek lisans tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp

Aksakoğlu, Y. (2007). *Seminer 1 Greenpeace deneyimi: Politikaları etkilemek için farklı yöntemler: Gemi sökümü kampanyası.* İstanbul Bilgi Üniversitesi Sivil Toplum Kuruluşları Eğitim ve Araştırma Birimi. https://stk.bilgi.edu.tr/media/uploads/2015/02/01/07vardar.pdf

Alam, S. ve Faruque, A. (2014). Legal regulation of the shipbreaking industry in Bangladesh: The international regulatory framework and domestic implementation challenges. *Marine Policy, 47,* 46–56. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.01.022

Alcaide, J. I., Rodríguez-Díaz, E. ve Piniella, F. (2017). European policies on ship recycling: A stakeholder survey. *Marine Policy, 81*, 262–272. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2017.03.037

Aliağa Ekspres. (2017, Mayıs 25). *Aliağa'da akaryakıt kaçakçılığı.* http://www.aliagaekspres.com.tr/guncel/25/05/2017/aliagada-akaryakit-kacakciligi

Aliağa Gemi. (t.y.). *Aliağa Gemi Geri Dönüşüm*. https://aliagagemi.com

Álvarez, I., Barbero, J., Rodríguez-Pose, A. ve Zofío, J. L. (2018). Does institutional quality matter for trade? Institutional conditions in a sectoral trade framework. *World Development*, 103, 72-87. https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2017.10.010

American Cancer Society. (2024). *Asbestos and cancer risk*. https://www.cancer.org/cancer/risk-prevention/chemicals/asbestos.html

Amin, A. (1999). An institutionalist perspective on regional economic development. *International Journal of Urban and Regional Research, 23*(3), 365–378. https://doi.org/10.1111/1468-2427.00201

Amin, A. (Ed.). (1994). *Post-Fordism: A reader*. Wiley. https://doi.org/10.1002/9780470712726

Amin, A. ve Malmberg, A. (1992). Competing structural and institutional influences on the geography of production in Europe. *Environment and Planning A*, 24(3), 401-416. https://doi.org/10.1068/a240401

Amin, A. ve Thrift, N. (1992). Neo-Marshallian nodes in global networks. *International Journal of Urban and Regional Research, 16,* 571–587. https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.1992.tb00197.x

Amin, A. ve Thrift, N. (1995). Globalization, institutional "thickness" and the local economy. In P. Healey, S. Cameron, S. Davoudi, S. Graham ve A. Madani-Pour (Ed.), *Managing cities: The new urban context* (ss. 91–108). John Wiley & Sons.

Amin, A. ve Thrift, N. (2000). What kind of economic theory for what kind of economic geography? *Antipode*, 32(4), 4-9. https://doi.org/10.1111/1467-8330.00117

Amin, A. ve Thrift, N. (Ed.). (1994). *Globalisation, institutions and regional development in Europe*. Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/0198289154.001.0001

Anadolu Gemi. (t.y.). *Anadolu Gemi Söküm*. https://www.anadolugs.com/tr

Arı, M. ve Engin, F. (2018). Türkiye'de yeni istihdam biçimi olarak taşeron uygulaması (2000–2016). *Fiscaoeconomia, 2*(2), 141–157. https://doi.org/10.25295/fsecon.2018.02.008

Arthur, B. W. (1994). *Increasing returns and path dependence in the economy*. University of Michigan Press.

Asheim, B. T. ve Coenen, L. (2005). Knowledge bases and regional innovation systems: Comparing Nordic clusters. *Research Policy, 34*(8), 1173–1190. https://doi.org/10.1016/j.respol.2005.03.013

Asheim, B. T. ve Gertler, M. S. (2006). The geography of innovation: Regional innovation systems. In J. Fagerberg ve D. C. Mowery (Ed.), *The Oxford handbook of innovation* (ss. xxx–xxx). Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199286805.003.0011

Avşar Ship Recycling. (t.y.). *Avşar Gemi Geri Dönüşüm*. https://www.avsarshiprecycling.com/anasayfa/tr/

Aydın, T. (2007). *Assessment of institutional thickness within the context of tourism-led local economic development: The case of Beypazarı* [Yüksek lisans tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp

Ayvaz, Z. (2024). *Gemi söküm tesislerinde çevre yönetimi sistemi planlanması: Aliağa (İzmir) örneği* (Yayın No. 868359) [Yüksek lisans tezi, Ege Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp

Bækkelund, N. G. (2021). Change agency and reproductive agency in the course of industrial path evolution. *Regional Studies, 55*(4), 757–768. https://doi.org/10.1080/00343404.2021.1893291

Barbero, J., Mandras, G., Rodríguez-Crespo, E. ve Rodríguez-Pose, A. (2021). Quality of government and regional trade: evidence from European Union regions. *Regional Studies*, 55(7), 1240–1251. https://doi.org/10.1080/00343404.2021.1873934

Barka, E. (2014). *Demir çelik ve gemi söküm tesislerinin çevresel etkileri*. TMMOB İzmir Kent Sempozyumu. http://www.tmmobizmir.org/wp-content/uploads/2014/05/200822.pdf

Basel Sözleşmesi Sekretaryası. (t.y.). *Basel Sözleşmesi metni.* https://www.basel.int/TheConvention/Overview/TextoftheConvention/tabid/1275/Default.aspx

Baş, D. (2023). *Türkiye çelik sektörünün karbonsuzlaşması: Mevcut durum*. İstanbul Politikalar Merkezi Sabancı Üniversitesi. https://ipc.sabanciuniv.edu/Content/Images/CKeditorImages/20230704-09073528.pdf

Bathelt, H. ve Conserva, N. (2018). Globalization and institutional change in Italian industrial districts. In J. Glückler, R. Suddaby ve R. Lenz (Ed.), *Knowledge and institutions* (Knowledge and Space, Cilt 13). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-75328-7_12

Bathelt, H. ve Gertler, M. S. (2005). The German variety of capitalism: Forces and dynamics of evolutionary change. *Economic Geography, 81*(1), 1–9. https://doi.org/10.1111/j.1944-8287.2005.tb00254.x

Bathelt, H. ve Glückler, J. (2011). *The relational economy: Geographies of knowing and learning.* Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/acprof:osobl/9780199587384.001.0001

Bathelt, H. ve Glückler, J. (2014). Institutional change in economic geography. *Progress in Human Geography, 38*(3), 340–363. https://doi.org/10.1177/0309132513507823

Battilana, J., Leca, B. ve Boxenbaum, E. (2009). How actors change institutions: Towards a theory of institutional entrepreneurship. *Academy of Management Annals, 3*(1), 65–107. https://doi.org/10.5465/19416520903053598

Benner, M. (2019). Smart specialization and institutional context: The role of institutional discovery, change and leapfrogging. *European Planning Studies, 27*(9), 1791–1810. https://doi.org/10.1080/09654313.2019.1643826

Benner, M. (2023). System-level agency and its many shades: Path development in a multidimensional innovation system. *Regional Studies*, 1-14. https://doi.org/10.1080/00343404.2023.2179614

Bereket Gemi. (t.y.). *Bereket Gemi Söküm*. https://bereketgemi.com

BIMCO. (2022). *Report on the EU List – 3rd Edition, October 2022*. https://www.bimco.org/media/zukiil4a/bimcoreportontheeulist3rdeditionoctober2022.pdf

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı [BTSB]. (2014). *Ulusal Geri Dönüşüm Strateji Belgesi ve Eylem Planı (2014–2017)*. https://webdosya.csb.gov.tr/db/ugds/ustmenu/ustmenu615.pdf

Bilir, E. (2019). *Gemi söküm endüstrisinde çalışma şartları ve çalışma ilişkileri: Aliağa gemi söküm bölgesinde bir araştırma* [Doktora tezi, Marmara Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi.https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp

Bilir, E. (2020). *Dibe doğru yarış* (1. baskı). Nota Bene Yayınları.

Binz, C. ve Gong, H. (2021). Legitimation dynamics in industrial path development: New-to-the-world versus new-to-the-region industries. *Regional Studies.* https://doi.org/10.1080/00343404.2020.1861238

Bladeyard. (t.y.). *Bladeyard Gemi Geri Dönüşüm*. https://www.bladeyard.com/tr

BMS Gemi. (t.y.). *BMS Gemi Söküm*. https://www.bmsgemi.com

Bole, D., Goluža, M. ve Kozina, J. (2024). Linking industrial culture and human agency in three (post)industrial towns: Collective and individual agency shaping development paths. *Geoforum, 120,* 103993. https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2024.103993

Boschma, R. A. ve Frenken, K. (2009). Some notes on institutions in evolutionary economic geography. *Economic Geography*, 85(2), 151-158. https://doi.org/10.1111/j.1944-8287.2009.tb00215.x

Boschma, R. ve Capone, G. (2014, 16–18 Haziran). *Relatedness, diversification, and institutions*. DRUID Society Conference, Kopenhag, Danimarka.

Boschma, R. ve Capone, G. (2015). Institutions and diversification: Related versus unrelated diversification in a varieties of capitalism framework. *Research Policy*, 44(10), 1902-1914. https://doi.org/10.1016/j.respol.2015.06.013

Boschma, R. ve Frenken, K. (2010). The spatial evolution of innovation networks: A proximity perspective. In R. Boschma ve R. Martin (Ed.), *Handbook of evolutionary economic geography* (ss. 120–135). Edward Elgar Publishing.

Boschma, R. ve Frenken, K. (2011). The emerging empirics of evolutionary economic geography. *Journal of Economic Geography*, 11(2), 295-307. https://doi.org/10.1093/jeg/lbq053

Boschma, R., Coenen, L., Frenken, K. ve Truffer, B. (2017). Towards a theory of regional diversification: Combining insights from evolutionary economic geography and transition studies. *Regional Studies*, 51(1), 31–45. https://doi.org/10.1080/00343404.2016.1258460

Chen, Y. ve Hassink, R. (2020). Multi-scalar knowledge bases for new regional industrial path development: Toward a typology. *European Planning Studies*, 28(12), 2496-2507. https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1724265

Choi, J.-K., Kelley, D., Murphy, S. ve Thangamani, D. (2016). Economic and environmental perspectives of end-of-life ship management. *Resources, Conservation and Recycling, 107,* 82–91. https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2015.12.007

Clarke, V. ve Braun, V. (2016). Thematic analysis. *The Journal of Positive Psychology, 12*(3), 297–298. https://doi.org/10.1080/17439760.2016.1262613

Clemens, E. S. ve Cook, J. M. (1999). Politics and institutionalism: Explaining durability and change. *Annual Review of Sociology, 25,* 441–466. http://www.jstor.org/stable/223512

CNN Türk. (2008, Mayıs 21). *Aliağa gemi söküm tesisinde felaket uyarısı.* https://www.cnnturk.com/turkiye/aliaga-gemi-sokum-tesisinde-felaket-uyarisi

Cohen, W. M. ve Levinthal, D. A. (1990). Absorptive capacity: A new perspective on learning and innovation. *Administrative Science Quarterly, 35*(1), 128–152. https://doi.org/10.2307/2393553

Cooke, P. (2001). Regional innovation systems, clusters, and the knowledge economy. *Industrial and Corporate Change, 10*(4), 945–974. https://doi.org/10.1093/icc/10.4.945

Cooke, P. ve Morgan, K. (1998). *The associational economy: Firms, regions, and innovation.* Oxford University Press. http://dx.doi.org/10.1093/acprof:oso/9780198290186.001.0001

Coulson, A. ve Ferrario, C. (2007). "Institutional thickness": Local governance and economic development in Birmingham, England. *International Journal of Urban and Regional Research, 31*(3), 591–615. https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2007.00739.x

Crang, M., Gregson, N., Ahamed, F. U., Ferdous, R. ve Akhter, N. (2012). Death, the Phoenix and Pandora: Transforming things and values in Bangladesh. In C. Alexander ve J. Reno (Ed.), *Economies of recycling: The global transformation of materials, values and social relations* (ss. 59–75). Zed Books. https://doi.org/10.5040/9781350219823.ch-002

Crescenzi, R., Di Cataldo, M. A. ve Rodríguez-Pose, A. (2016). Government quality and the economic returns of transport infrastructure investment in European regions. *Journal of Regional Science*, 56(4), 555-582. https://doi.org/10.1111/jors.12264

Çevre ve Orman Bakanlığı [ÇOB]. (1983). *2872 sayılı Çevre Kanunu.* Resmî Gazete (Sayı: 18132). https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2872.pdf

Danış, E. D. ve Ertör, I. (2023). Emek süreçlerinde metabolik yarılma ve kıyı ekosistemleri ile işçi bedenleri üzerindeki yavaş şiddet: Aliağa gemi söküm tesisleri örneği. *Praksis Dergisi*, (63). https://www.polenekoloji.org/emek-sureclerinde-metabolik-yarilma-ve-kiyi-ekosistemleri-ile-isci-bedenleri-uzerindeki-yavas-siddet-aliaga-gemi-sokum-tesisleri-ornegi/

Demir, N. (2023). *Uluslararası katı atık ticaretinin politik ekolojisi: Aliağa Gemi Söküm İşletmeleri örneği* [Yüksek lisans tezi, Ege Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp

Deniz Haber. (2022, 27 Aralık). *AB, Aliağa'daki iki tersaneyi 'onay' listesinden çıkardı.* https://www.denizhaber.net/ab-aliagadaki-iki-tersaneyi-onay-listesinden-cikardi-haber-111935.htm

Deniz Haber. (2025, 2 Ekim). *Aliağa Gemi Söküm Bölgesi'nde iş kazası: 1 işçi öldü*. https://www.denizhaber.net/aliaga-gemi-sokum-bolgesinde-is-kazasi-1-isci-oldu-haber-121853.htm

Det Norske Veritas [DNV]. (2020, Haziran 19). *Ship recycling: Navigating a complex regulatory landscape.* DNV GL – Maritime. https://www.westpandi.com/getmedia/afeda7cf-353d-4bc9-b349-b229c63f50cd/dnv-ship_recycling_2020-06_web4.pdf

Deutsche Welle [DW]. (2022, Temmuz 12). *İSİG Meclisi raporu: Aliağa'da 10 yılda en az 97 işçi öldü.* DW Türkçe.https://www.dw.com/tr/isig-meclisi-raporu-aliağada-10-yılda-en-az-97-işçi-öldü/a-62598585

Devlet Planlama Teşkilâtı [DPT]. (1977). *Çevre Sorunları Daimî Danışma Kurulu Çevre Sorunları ÖİK Tabii Çevrenin Korunması Alt Komisyonu Raporu (K-5).* https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Cevre-Sorunlari-Daimi-Danisma-Kurulu-Cevre-Sorunlari-OIK-Tabii-Cevrenin-Korunmasi-Alt-Komisyon-RaporuK-5.pdf

Devlet Planlama Teşkilâtı [DPT]. (1979). *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979–1983)*. https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Dorduncu-Bes-Yillik-Kalkinma-Plani_1979_1983.pdf

Devlet Planlama Teşkilâtı [DPT]. (1983). *Demir-çelik özel ihtisas komisyonu raporu (Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı özel ihtisas komisyonu raporu).* https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Demir-Celik-Ozel-Ihtisas-Komisyonu-Raporu.pdf

Devlet Planlama Teşkilâtı [DPT]. (1989). *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990–1994).* https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/Altinci_Bes_Yillik_ Kalkinma_Plani-1990-1994.pdf

Devlet Planlama Teşkilatı [DPT]. (1991). *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı: Demir-Çelik Özel İhtisas Komisyonu Raporu.* https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Demir-Celik-Ozel-Ihtisas-Komisyonu-Raporu.pdf

Devlet Planlama Teşkilâtı [DPT]. (2001a). *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı: Gemi İnşa Sanayii ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu.* https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Gemi-Insa-ve-Rekabet-Edebilirlik-OIK-Raporu.pdf

Devlet Planlama Teşkilâtı [DPT]. (2001b). *Uzun vadeli strateji ve sekizinci beş yıllık kalkınma planı (2001-2005).* https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/Uzun_Vadeli_Strateji_ve_Sekizinci_Bes_Yillik_Kalkinma_Plani-2001-2005.pdf

Devlet Planlama Teşkilâtı [DPT]. (2007). *Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı: Gemi İnşa Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu.* https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Dokuzuncu-Kalkinma-Plani-Gemi-Insa-Sanayii-OIK.pdf

DiMaggio, P. J. (1988). Interest and agency in institutional theory. In L. G. Zucker (Ed.), *Institutional patterns and organizations* (ss. 3–21). Ballinger.

Dörtel Gemi. (t.y.). *Dörtel Gemi Söküm*. https://dortelgemi.com

Du, Z., Zhang, S., Zhou, Q., Yuen, K. F. ve Wong, Y. D. (2018). Hazardous materials analysis and disposal procedures during ship recycling. *Resources, Conservation and Recycling, 131,* 158–171. https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2018.01.006

Dunford, M. (2005). Old Europe, New Europe and the USA: Comparative economic performance, inequality and market-led models of development. *European Urban and Regional Studies*, 12(2), 149-176. https://doi.org/10.1177/0969776405053742

Dünyalılar. (2013, Nisan 6). *Gemi sökmek: Ölümcül bir iş.* https://dunyalilar.org/gemi-sokmek-olumcul-bir-is.html

Ege Çelik. (t.y.). *Ege Çelik Endüstrisi Sanayi ve Ticaret A.Ş.* https://egecelik.com

Ege Gemi. (t.y.). *Ege Gemi Söküm*. https://egegemi.com.tr

Ege'nin Sesi. (2013, Nisan 4). *Aliağa'da 2 ölüm*. https://www.egeninsesi.com/haber/19799-aliagada_2_olum

Engerek, S. (2022, 4 Ağustos). *Aliağa'da gemi sökümü.* Gezegen24. https://gezegen24.com/aliagada-gemi-sokumu/

Equal Times. (2023, Kasım 17). *Death, injury and disease: The battle to improve working conditions in South Asia's shipbreaking yards*. https://www.equaltimes.org/death-injury-and-disease-the

Ergün, Ü. R. ve Bulut, E. (2024). Hammaddeye karşı sorumluluk: Gemi geri dönüşümü ve demir çelik endüstrisinde verimlilik değerlendirmesi. *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 42(3), 439-470. https://doi.org/10.17065/huniibf.1408174

Ersay Gemi. (t.y.). *Ersay Gemi Geri Dönüşüm*. https://ersaygemi.com/tr/

Ersoy, A. (2011). Assessment of institutional thickness in the Turkish context. *African Journal of Business Management*, 5(30), 12206-12211. https://doi.org/10.5897/AJBM11.2306

European Commission, Directorate-General Environment. (2010). *Feasibility of a list of "green and safe" ship dismantling facilities and of a list of ships likely to go for dismantling: Final report* (Contract No. 07.0307/2009/537064/SER/G4). BIO Intelligence Service. https://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/green_safe_finalreport.pdf

European Commission. (2016). Commission Implementing Decision (EU) 2016/2323 of 19 December 2016 establishing the European list of ship recycling facilities pursuant to Regulation (EU) No 1257/2013 on ship recycling. *Official Journal of the European Union*. https://eur-lex.europa.eu/eli/dec_impl/2016/2323/oj/eng

European Commission. (2018). Commission Implementing Decision (EU) 2018/1906 of 30 November 2018 amending Implementing Decision (EU) 2016/2323 to update the European list of ship recycling facilities. *Official Journal of the European Union*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2018.310.01.0029.01.ENG

European Commission. (2019). Commission Implementing Decision (EU) 2019/995 of 17 June 2019 amending Implementing Decision (EU) 2016/2323 establishing the European list of ship recycling facilities. *Official Journal of the European Union*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1560844195431&uri=CELEX:32019D0995

European Commission. (2020). Commission Implementing Decision (EU) 2020/1675 of 11 November 2020 amending Implementing Decision (EU) 2016/2323 establishing the European list of ship recycling facilities. *Official Journal of the European Union*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020D1675

European Commission. (2022). Commission Implementing Decision (EU) 2022/2462 of 14 December 2022 amending Implementing Decision (EU) 2016/2323 establishing the European list of ship recycling facilities. *Official Journal of the European Union*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32022D2462

European Commission. (2023). Commission Implementing Decision (EU) 2023/1562 of 27 July 2023 amending Implementing Decision (EU) 2016/2323 establishing the European list of ship recycling facilities. *Official Journal of the European Union*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2023.190.01.0013.01.ENG

European Commission. (2024). Commission Implementing Decision (EU) 2025/322 of 18 February 2025 amending Implementing Decision (EU) 2016/2323 establishing the European list of ship recycling facilities pursuant to Regulation (EU) No 1257/2013 on ship recycling. *Official Journal of the European Union*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202501322

European Commission. (2025). Commission Implementing Decision (EU) 2025/322 of 18 February 2025 amending Implementing Decision (EU) 2016/2323 establishing the European list of ship recycling facilities pursuant to Regulation (EU) No 1257/2013 on ship recycling. *Official Journal of the European Union*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202500322

European Commission. (t.y.). *Ships*. European Commission. https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/ships_en

European Parliament ve Council of the European Union. (2013). Regulation (EU) No. 1257/2013 of 20 November 2013 on ship recycling and amending Regulation (EC) No. 1013/2006 and Directive 2009/16/EC. *Official Journal of the European Union*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1257

Evrensel. (2016, Ağustos 18). *Kimsenin kabul etmediği zehirli gemi Aliağa'da sökülecek.*https://www.evrensel.net/haber/284273/kimsenin-kabul-etmedigi-zehirli-gemi-aliagada-sokulecek

Evrensel. (2021, Ocak 28). *Aliağa'da gemi söküm işçisi üzerine düşen parça nedeniyle yaşamını yitirdi.*https://www.evrensel.net/haber/425234/aliagada-gemi-sokum-iscisi-uzerine-dusen-parca-nedeniyle-yasamini-yitirdi

Ezcurra, R. ve Rodríguez-Pose, A. (2014). Government quality and spatial inequality: A cross-country analysis. *Environment and Planning A*, 46(7), 1732-1753. https://doi.org/10.1068/a130046p

Farole, T., Rodríguez-Pose, A. ve Storper, M. (2011). Human geography and the institutions that underlie economic growth. *Progress in Human Geography, 35*(1), 58–80. https://doi.org/10.1177/0309132510372005

Farrell, H. (2018). The shared challenges of institutional theories: Rational choice, historical institutionalism, and sociological institutionalism. In J. Glückler, R. Suddaby ve R. Lenz (Ed.), *Knowledge and institutions* (ss. 23–44). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-75328-7_2

Frey, R. S. (2015). Breaking ships in the world-system: An analysis of two ship breaking capitals, Alang-Sosiya, India and Chittagong, Bangladesh. *Journal of World-Systems Research, 21*(1), 25–49. https://doi.org/10.5195/jwsr.2015.529

Ganau, R. ve Rodríguez-Pose, A. (2019). Do high-quality local institutions shape labour productivity in Western European manufacturing firms? *Papers in Regional Science, 98,* 1633–1666. https://doi.org/10.1111/pirs.12435

Garud, R. ve Karnøe, P. (2003). Bricolage versus breakthrough: Distributed and embedded agency in technology entrepreneurship. *Research Policy, 32*(2), 277–300. https://doi.org/10.1016/S0048-7333(02)00100-2

Gazete Duvar. (2019, Ocak 28). *Aliağa'da gemi söküm işçileri iş bıraktı.* .https://www.gazeteduvar.com.tr/gundem/2019/01/28/aliagada-gemi-sokum-iscileri-is-birakti

Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği. (2024, Mayıs 25). *Tarihçe.* https://www.gemisander.com/tarihce

Gerçek Gazetesi. (2022, 8 Mart). *Gemi söküm işçileri ortak kararla 11 gün süren grevlerini sonlandırdı.* https://gercekgazetesi1.net/isci-ve-sendika/gemi-sokumu-iscileri-ortak-kararla-11-gun-suren-grevlerini-sonlandirdi/

Gertler, M. S. (2004). *Manufacturing culture: The institutional geography of industrial practice.* Oxford University Press. https://global.oup.com/academic/product/manufacturing-culture-9780198233824

Gertler, M. S. (2010). Rules of the game: The place of institutions in regional economic change. *Regional Studies, 44*(1), 1–15. https://doi.org/10.1080/00343400903389979

Gertler, M. S. (2018). *Institutions, geography, and economic life.* In G. L. Clark, M. P. Feldman, M. S. Gertler ve D. Wójcik (Ed.), *The new Oxford handbook of economic geography* (ss. 230–242). Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780198755609.013.12

Gibson, W. ve Vom Lehn, D. (2018). *Institutions, interaction and social theory.* Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1057/978-1-349-93832-2

Glückler, J. (2020). Institutional context and place-based policy: The case of Coventry & Warwickshire. *Growth and Change, 51,* 234–255. https://doi.org/10.1111/grow.12362

Glückler, J. ve Bathelt, H. (2017). *Institutional context and innovation.* H. Bathelt, P. Cohendet, S. Henn ve L. Simon (Ed.), *The Elgar companion to innovation and knowledge creation* içinde (ss. 121–137). Edward Elgar. https://doi.org/10.4337/9781782548522.00015

Glückler, J. ve Eckhardt, Y. (2021). Illicit innovation and institutional folding: From purity to naturalness in the Bavarian brewing industry. *Journal of Economic Geography, 22*(4), 999–1019. https://doi.org/10.1093/jeg/lbab026

Glückler, J. ve Lenz, R. (2016). How institutions moderate the effectiveness of regional policy: A framework and research agenda. *Investigaciones Regionales – Journal of Regional Research, 36,* 255–277. https://doi.org/10.23885/ir.36.255-277

Glückler, J. ve Lenz, R. (2018). Drift and morphosis in institutional change: Evidence from the 'Walz' and public tendering in Germany. In J. Glückler, R. Suddaby ve R. Lenz (Ed.), *Knowledge and institutions* (ss. 111–133). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-75328-7_6

Gong, H. ve Hassink, R. (2019). Developing the Shanghai online games industry: A multi-scalar institutional perspective. *Growth and Change, 50,* 1006–1025. https://doi.org/10.1111/grow.12306

Gong, H., Binz, C., Hassink, R. ve Trippl, M. (2022). Emerging industries: Institutions, legitimacy and system-level agency. *Regional Studies, 56*(4), 523–535. https://doi.org/10.1080/00343404.2022.2033199

Göktepe, B. (2023). *Dünyada ve Türkiye'de gemi geri dönüşüm endüstrisi çevresel etkileri ve İSG uygulamaları* (Yayın No. 833628) [Yüksek lisans tezi, Ege Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/TezGoster?key=833628

Gregson, N., Crang, M., Ahamed, F. U., Akhter, N. ve Ferdous, R. (2010). Following things of rubbish value: End-of-life ships, 'chock-chocky' furniture and the Bangladeshi middle class consumer. *Geoforum, 41*(6), 846–854. https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2010.05.007

Gregson, N., Crang, M., Ahamed, F. U., Akter, N., Ferdous, R., Foisal, S., ve Hudson, R. (2011). Territorial agglomeration and industrial symbiosis: Sitakunda-Bhatiary, Bangladesh, as a secondary processing complex. *Economic Geography*, 88(1), 37-58. https://doi.org/10.1111/j.1944-8287.2011.01138.x

Greif, A. ve Laitin, D. D. (2004). A theory of endogenous institutional change. *American Political Science Review, 98*(4), 633–652. https://doi.org/10.1017/S0003055404041395

Grillitsch, M. (2015). Institutional layers, connectedness and change: Implications for economic evolution in regions. *European Planning Studies, 23*(9), 1795–1814. https://doi.org/10.1080/09654313.2014.1003796

Grillitsch, M. ve Rekers, J. V. (2016). How does multi-scalar institutional change affect localized learning processes? A case study of the med-tech sector in Southern Sweden. *Environment and Planning A: Economy and Space, 48*(5), 953–971. https://doi.org/10.1177/0308518X15603986

Grillitsch, M. ve Sotarauta, M. (2020). Trinity of change agency, regional development paths and opportunity spaces. *Progress in Human Geography, 44*(4), 704–723. https://doi.org/10.1177/0309132519853870

Grillitsch, M., Asheim, B., Isaksen, A. ve Nielsen, H. (2021). Advancing the treatment of human agency in the analysis of regional economic development: Illustrated with three Norwegian cases. *Growth and Change, 53*(1), 56–75. https://doi.org/10.1111/grow.12583

Gültekin, L., Yavan, N. ve Kurul, Z. (2023). Evrimsel ekonomik coğrafya perspektifinden Türkiye'de bölgelerin ilişkili çeşitlilik dinamiklerine yönelik ampirik bir analiz. *Coğrafi Bilimler Dergisi, 21*(2), 616–659. https://doi.org/10.33688/aucbd.1354132

HaberDenizde. (2024, 31 Ağustos). Gemi sökümde zehirlenme: Bir işçi öldü (GÜNCELLEME). https://www.haberdenizde.com/denizde-gundem/gemi-sokumde-zehirlenme-bir-isci-oldu-guncelleme

Haberglobal. (2021, Temmuz 27). *İzmir Aliağa'daki bir tersanede can pazarı: Halat koptu, işçiler yere çakıldı, 2 ölü.* https://haberglobal.com.tr/gundem/izmir-aliaga-daki-bir-tersanede-can-pazari-halat-koptu-isciler-yere-cakildi-2-olu-132288

Haberler.com. (2021, Eylül 15). *Aliağa'da gemi sökümü sırasında patlama: 1 işçi öldü.* https://www.haberler.com/3-sayfa/son-dakika-haber-aliaga-da-gemi-sokumu-sirasinda-patlama-1-isci-14263694-haberi/

Hacker, J. S. (2005). Policy drift: The hidden politics of US welfare state retrenchment. In W. Streeck ve K. Thelen (Ed.), *Beyond continuity: Institutional change in advanced political economies* (ss. 40–82). Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/oso/9780199280452.003.0002

Hadjiyianni, I. ve Pouikli, K. (2024). *The Regulatory Landscape of Ship Recycling: Justice, Environmental Principles, and the European Union as a Global Leader.* Edward Elgar Publishing. https://doi.org/10.4337/9781035314683

Hall, P. A. (2010). Historical institutionalism in rationalist and sociological perspective. In J. Mahoney ve K. Thelen (Ed.), *Explaining institutional change: Ambiguity, agency, and power* (ss. 204–224). Cambridge University Press. https://doi.org/10.1017/CBO9780511806414.009

Hall, P. A. ve Taylor, R. C. R. (1996). Political science and the three new institutionalisms. *Political Studies, 44*(5), 936–957. https://doi.org/10.1111/j.1467-9248.1996.tb00343.x

Hall, P. A. ve Thelen, K. (2009). Institutional change in varieties of capitalism. In B. Hancké (Ed.), *Debating varieties of capitalism* (ss. 251–272). Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/ser/mwn020

Hamarat, T. (2015, 3 Şubat). *"Kuito" gemisi Aliağa'ya söküme getirildi.* Hürriyet. https://www.hurriyet.com.tr/ege/radyoaktif-yuklu-oldugu-soylenen-kuito-gemisi-aliagaya-demirledi-28113819

Hassink, R., Isaksen, A. ve Trippl, M. (2019). Towards a comprehensive understanding of new regional industrial path development. *Regional Studies, 53*(11), 1636–1645. https://doi.org/10.1080/00343404.2019.1566704

Helmke, G. ve Levitsky, S. (2004). Informal institutions and comparative politics: A research agenda. *Perspectives on Politics, 2*(4), 725–740. https://doi.org/10.1017/S1537592704040472

Henderson, D. (2020). Institutional work in the maintenance of regional innovation policy instruments: Evidence from Wales. *Regional Studies*, 54(3), 429-439. https://doi.org/10.1080/00343404.2019.1635687

Henry, N. ve Pinch, S. (2001). Neo-Marshallian nodes, institutional thickness, and Britain's "Motor Sport Valley": Thick or thin? *Environment and Planning A, 33*(7), 1169–1183. https://doi.org/10.1068/a32184

Herod, A., Pickren, G., Rainnie, A. ve McGrath-Champ, S. (2014). Global destruction networks, labour and waste. *Journal of Economic Geography, 14*(2), 421–441. https://doi.org/10.1093/jeg/lbt015

Hess, A. (2018). Gastronomic societies in the Basque Country. In J. Glückler, R. Suddaby ve R. Lenz (Ed.), *Knowledge and institutions* (ss. 95–121). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-75328-7_5

Hiremath, A. M., Tilwankar, A. ve Asolekar, S. (2014). Significant steps in ship recycling vis-à-vis wastes generated in a cluster of yards in Alang: A case study. *Journal of Cleaner Production, 87,* 520–532. https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2014.09.031

Hirst, P. (1997). The global economy: Myths and realities. *International Affairs, 73*(3), 409–425. https://doi.org/10.2307/2624267

Hodgson, G. M. (2006). What are institutions? *Journal of Economic Issues, 40*(1), 1–25. https://doi.org/10.1080/00213624.2006.11506879

Hodgson, G. M. (2007). Institutions and individuals: Interaction and evolution. *Organization Studies*, 28(1), 95-116. https://doi.org/10.1177/0170840607067832

Hossain, H. M. M. ve Islam, M. M. (2006, 24–27 Ekim). *Ship breaking activities and its impact on the coastal zone of Chittagong, Bangladesh: Towards sustainable management* [Konferans bildirisi]. Young Power in Social Action (YPSA) International Conference on Coastal Environment and Sustainable Development, Chittagong, Bangladeş. https://ypsa.org/ship-breaking-activities-and-its-impact-on-the-coastal-zone-of-chittagong-bangladesh-towards-sustainable-management/

Hsuan, J. ve Parisi, C. (2020). Mapping the supply chain of ship recycling. *Marine Policy, 118,* 103979. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.103979

Hu, X. ve Yang, C. (2019). Institutional change and divergent economic resilience: Path development of two resource-depleted cities in China. *Urban Studies, 56*(16), 3421–3441. https://doi.org/10.1177/0042098018817223

Iddawela, Y., Lee, N. ve Rodríguez-Pose, A. (2021). *Quality of sub-national government and regional development in Africa* (Papers in Evolutionary Economic Geography No. 2103). Utrecht University, Department of Human Geography and Spatial Planning, Group Economic Geography. https://ideas.repec.org/p/egu/wpaper/2103.html

International Labour Organization [ILO]. (2004). *Safety and health in shipbreaking: Guidelines for Asian countries and Turkey.* International Labour Office. https://www.ilo.org/resource/other/safety-and-health-shipbreaking-guidelines-asian-countries-and-turkey

International Maritime Organization [IMO]. (1973). *MARPOL 1973: Final act and convention.* https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Documents/MARPOL%201973%20-%20Final%20Act%20and%20Convention.pdf

International Maritime Organization [IMO]. (2009). *Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009.* Basel Convention Secretariat. https://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/ships/HongKongConvention.pdf

International Maritime Organization [MO]. (t.y.). *The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships***.** https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/the-hong-kong-international-convention-for-the-safe-and-environmentally-sound-recycling-of-ships.aspx

Iqbal, K. M. J. ve Heidegger, P. (2013). *Pakistan shipbreaking outlook: The way forward for a green ship recycling industry – Environmental, health and safety conditions* (Rapor No. RG.2.2.11992.83201). NGO Shipbreaking Platform. https://doi.org/10.13140/RG.2.2.11992.83201

Isaksen, A., Tödtling, F. ve Trippl, M. (2018). *Innovation policies for regional structural change: Combining actor-based and system-based strategies.* A. Isaksen, R. Martin ve M. Trippl (Ed.), *New avenues for regional innovation systems: Theoretical advances, empirical cases and policy lessons* içinde (ss. 221–238). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-71661-9_11

Işık San Ship. (t.y.). *Işık San Gemi Söküm.* https://isiksanship.com/tr

İhlas Haber Ajansı [İHA]. (2015, 5 Mayıs). *Aliağa gemi söküm tesislerinde iş kazası: 1 ölü*. https://www.iha.com.tr/izmir-haberleri/-1071546

İMEAK Deniz Ticaret Odası [DTO]. (2012). *Denizcilik sektörü raporu 2011*. https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektorraporu/2011sr_TR.pdf

İMEAK Deniz Ticaret Odası [DTO]. (2013). *Denizcilik sektörü raporu 2013*. https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/yayinlarimiz/sektorraporu

İMEAK Deniz Ticaret Odası [DTO]. (2014). *Denizcilik sektörü raporu 2014*. https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/yayinlarimiz/sektorraporu

İMEAK Deniz Ticaret Odası [DTO]. (2015). *Denizcilik sektörü raporu 2015*. https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/yayinlarimiz/sektorraporu

İMEAK Deniz Ticaret Odası [DTO]. (2016). *Deniz Ticaret Odası 2016 Sektör Raporu*. https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektor raporu/2016_sektor_tr.pdf

İMEAK Deniz Ticaret Odası [DTO]. (2017). *Deniz Ticaret Odası 2017 Sektör Raporu*. https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektor raporu/2017_sektor_tr.pdf

İMEAK Deniz Ticaret Odası [DTO]. (2018). *Deniz Sektörü Raporu 2017*. https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektorra poru/2017_sektor_tr.pdf

İMEAK Deniz Ticaret Odası [DTO]. (2019). *Denizcilik sektörü raporu 2019*. https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektorra poru/2019_sektor_tr.pdf

İMEAK Deniz Ticaret Odası [DTO]. (2024, 9 Kasım). *Tarihçe.* https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/tarihce

İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği [İSİG] Meclisi. (2013, 13 Ağustos). *Ne izin ne tedbir: Aliağa*. https://isigmeclisi.org/7047-ne-izin-ne-tedbir-aliaga

İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği [İSİG] Meclisi. (2022). *Ezilme, patlama, yüksekten düşme, zehirlenme, asbest (2013–2022 yılları)*. https://www.isigmeclisi.org/ 20767-ezilme-patlama-yuksekten-dusme-zehirlenme-asbest-2013-2022-yillari-a

İzmir Kalkınma Ajansı [İZKA]. (2022). *İzmir Aliağa gemi geri dönüşümü sektör analizi.* https://izka.org.tr/wp-content/uploads/2022/05/gemi_geridonusum. pdf

İzmir Valiliği, Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü. (2016). *İzmir İli 2015 Yılı Çevre Durum Raporu.* T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. https://webdosya.csb.gov. tr/db/ced/editordosya/Izmir2015.pdf

İzmir Valiliği, Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü. (2018). *İzmir İli 2017 Yılı Çevre Durum Raporu.* T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. https://webdosya.csb.gov. tr/db/ced/icerikler/-zm-r_2017_cdr_rev-ze-20180814133453.pdf

İzmir Valiliği, Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü. (2019). *İzmir İli 2018 Yılı Çevre Durum Raporu.* T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. https://webdosya.csb.gov. tr/db/ced/icerikler/İzmir_2018_CDR_son-20191122120621.pdf

Jain, K. P., Pruyn, J. F. J. ve Hopman, H. (2016). *Material flow analysis (MFA) as a tool to improve ship recycling. Ocean Engineering, 130,* 674–683. https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2016.11.036

Jolly, S. ve Hansen, T. (2021). *Industry legitimacy: Bright and dark phases in regional industry path development.Regional Studies.* https://doi.org/10. 1080/00343404.2020.1861236

Jolly, S., Grillitsch, M. ve Hansen, T. (2020). *Agency and actors in regional industrial path development. Geoforum, 111,*73–82. https://doi.org/10.1016/ j.geoforum.2020.02.013

Kalkınma Bakanlığı [KB]. (2014). *Onuncu Kalkınma Planı: Demir-Çelik Çalışma Grubu Raporu.* https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Onuncu-Kalkinma-Plani-Demir-Celik-Calisma-Grubu.pdf

Kalkınma Bakanlığı [KB]. (2018). *On Birinci Kalkınma Planı (2019–2023): Ana Metal Sanayii Çalışma Grubu Raporu.* https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/04/AnaMetalSanayiiCalismaGrubuRaporu.pdf

Kara Balcı, Ö. ve Varan Samut, İ. (2024). 1257/2013 sayılı Avrupa Birliği Tüzüğü'nün ve 2009 tarihli Hong Kong Sözleşmesi'nin Türk hukukuna etkileri. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 73*(1), 119–156. https://doi.org/10.33629/auhfd.1384360

Kaya, Y. (2012). Basel ve Hong Kong Sözleşmeleri bağlamında gemi söküm endüstrisi: Çevre, sağlık ve güvenlik odaklı bir analiz. *İşGüç: Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi, 14*(4), 71–88. https://doi.org/10.4026/1303-2860.2012.0211.x

Kaygalak, İ. (2020). *Mekân ve ekonomi: Ekonomik coğrafyada yeni yaklaşımlar.* İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Kayhan, A. C. (2017). *Türkiye gemi geri dönüşüm sektöründe çalışan personel profilinin incelenmesi* [Yüksek lisans tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp

Keeble, D., Lawson, C., Moore, B. ve Wilkinson, F. (1999). Collective learning processes, networking and "institutional thickness" in the Cambridge region. *Regional Studies, 33*(4), 319–332. https://doi.org/10.1080/713693557

Kemerci, B. (2016). *Örnek gemi geri dönüşüm tesisi geliştirilmesi – Türkiye* (Yayın No. 439605) [Yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp

Kılıçlar Gemi. (t.y.). *Kılıçlar Gemi Söküm Tesisi.* https://kiliclar.com.tr/tesisler/aliaga-gemi-sokum-tesisi

Kopuz, Ş. (2003). *Kopuzlar: Rizeli bir iş adamının gerçek yaşam öyküsü (1892–1963).* Kaknüs Yayınları.

KPMG Türkiye. (2021). *KPMG perspektifinden demir çelik sektörüne bakış*. https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/tr/pdf/2021/07/kpmg-perspektifinden-demir-celik-sektorune-bakis-2021.pdf

Kursan Gemi. (t.y.). *Kursan Gemi Söküm Tesisleri.* http://www.kursangemi.com

Kutub, M. J., Falgunee, N. ve Nawfee, S. (2017). Ship breaking industries and their impacts on the local people and environment of coastal areas of Bangladesh. *Human and Social Studies Research, 6*(1), 13–27. https://doi.org/10.1515/hssr-2017-0013

Lawrence, T. ve Suddaby, R. (2006). Institutions and institutional work. İçinde S. Clegg, C. Hardy, T. Lawrence ve W. Nord (Ed.), *The Sage handbook of organization studies* (ss. 215–254). Sage. https://doi.org/10.4135/9781848608030.n7

Lenz, R. ve Glückler, J. (2020). Same same but different: Regional coherence between institutions and policies in family firm succession. *European Planning Studies, 29*(3), 536–555. https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1757041

Lepawsky, J. ve Billah, M. (2011). Making chains that (un)make things: Waste–value relations and the Bangladeshi rubbish electronics industry. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography, 93*(2), 121–139. https://doi.org/10.1111/j.1468-0467.2011.00365.x

Leyal Demtaş. (t.y.). *Leyal Demtaş Gemi Söküm.* http://www.leyaldemtas.com

Leyal Gemi. (t.y.). *Leyal Gemi Söküm.* http://www.leyal.com.tr

Litehauz. (2013). *Feasibility study for ship dismantling*. http://www.basel.int/Portals/4/download.aspx?d=UNEP-CHW-SHIPS-WHITEP-2013ShipDismantlingStudy.English.pdf

Mahoney, J. (2000). Path dependence in historical sociology. *Theory and Society*, 29(4), 507-548. https://doi.org/10.1023/A:1007113830879

Mahoney, J. ve Thelen, K. (2010). *A theory of gradual institutional change.* J. Mahoney ve K. Thelen (Ed.), *Explaining institutional change: Ambiguity, agency, and power* içinde (ss. 1–37). Cambridge University Press.

Marine Deal News. (2020). *COVID-19 sonrası kruvaziyer gemi sökümlerinde patlama yaşandı*. https://www.marinedealnews.com/covid-19-sonrasi-kruvaziyer-gemi-sokumlerinde-patlama-yasandi/

Maritime Fair Trade. (2022, 29 Eylül). *Toxic aircraft carrier bound for scrapping rejected by Turkey*. https://maritimefairtrade.org/toxic-aircraft-carrier-bound-for-scrapping-rejected-by-turkey/

Maritime India. (2024). *Sustainable ship recycling in India – Legal, economic and political analysis*. https://maritimeindia.org/sustainable-ship-recycling-in-india-legal-economic-and-political-analysis/

Martin, R. (2000). Institutional approaches in economic geography. E. Sheppard ve T. J. Barnes (Ed.), *A companion to economic geography* içinde (ss. 77–94). Wiley-Blackwell. https://doi.org/10.1002/9780470693445.ch6

Mathew, E. (2021). Ship recycling, market imperfections and the relevance of a consortium of ship recycling nations in the Indian subcontinent. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs and Shipping*, 5(1), 23-31. https://doi.org/10.1080/25725084.2021.1921994

Menteş, A. ve Yiğit, M. (2020). Gemi geri dönüşüm tesisleri ve risk değerlendirmesi. *Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Dergisi, 18,* 15–30.

Mishra, S. (2018). Non-entry into force of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009: An analysis from the perspective of India, Pakistan and Bangladesh. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping, 2*(1), 22–30. https://doi.org/10.1080/25725084.2018.1490240

Muringani, J., Fitjar, R. D. ve Rodríguez-Pose, A. (2019). Decentralization, quality of government and economic growth. *Revista de Economía Mundial / Journal of World Economy*, 51, 25-52. https://www.sem-wes.org/sites/default/files/revistas/REM51_art2.pdf

National Institute for Occupational Safety and Health. (t.y.). *Asbestos.* Centers for Disease Control and Prevention. 5 Eylül 2025 tarihinde https://www.cdc.gov/niosh/topics/asbestos/ adresinden erişilmiştir.

Neşer, G., Kontas, A., Ünsalan, D., Uluturhan, E., Altay, O. ve Darılmaz, E. (2008). Polycyclic aromatic and aliphatic hydrocarbons pollution at the coast of Aliağa (Turkey) ship recycling zone. *Marine Pollution Bulletin, 56*(11), 1919–1923. https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2008.06.008

NGO Shipbreaking Platform. (2021, 27 Temmuz). *Press release – Two workers die while scrapping cruise ship in Turkey*. https://shipbreakingplatform.org/two-workers-die-in-turkey/

NGO Shipbreaking Platform. (2023a). *2023 annual list of ships scrapped worldwide* [Veri seti]. https://shipbreakingplatform.org/annual-lists/

NGO Shipbreaking Platform. (2023b, 20 Aralık). *Press release – Ship recycling in Aliağa under the spotlight*. https://shipbreakingplatform.org/ngo-sbp-publishes-report-on-shiprecycling-in-turkey/

NGO Shipbreaking Platform. (2023c, 20). *Ship recycling in Turkey: Challenges and future direction*. https://shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2023/12/Turkey-Report-2023-NGOSBP.pdf

NGO Shipbreaking Platform. (2024). *2013–2024 annual list of ships scrapped worldwide* [Veri seti]. https://shipbreakingplatform.org/annual-lists/

NGO Shipbreaking Platform. (2025a). *South Asia Quarterly Update #43*. https://shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2025/10/SAQU-43.pdf

NGO Shipbreaking Platform. (2025b). *EU must take action to end dumping of toxic ships and support capacity building.* https://shipbreakingplatform.org/eu-must-take-action-to-end-toxic-ship-dumping/

NGO Shipbreaking Platform. (t.y.-a). *Bangladesh*. https://shipbreaking-platform.org/our-work/the-problem/bangladesh/

NGO Shipbreaking Platform. (t.y.-b). *India*. https://shipbreakingplatform.org/our-work/the-problem/india/

NGO Shipbreaking Platform. (t.y.-c). *Pakistan*. https://shipbreakingplatform.org/our-work/the-problem/pakistan/

NGO Shipbreaking Platform. (t.y.-d). *Home page*. https://shipbreakingplatform.org/

NGO Shipbreaking Platform. (t.y.-e). *China*. Retrieved from https://shipbreakingplatform.org/our-work/the-problem/china/

North, D. C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance.* Cambridge University Press. https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678

Ocasio, W. ve Gai, S. (2020). Institutions: Everywhere but not everything. *Journal of Management Inquiry, 29*(3), 262–272. https://doi.org/10.1177/1056492619899331

Organisation for Economic Co-operation and Development [OECD]. (2019, Nisan). *Ship recycling: An overview (OECD Science, Technology and Industry Policy Papers, No. 68)*. OECD Publishing. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2019/04/ship-recycling_a64c6a7b/397de00c -en.pdf

Öge Gemi. (t.y.). *Öge Gemi Geri Dönüşüm.* https://www.ogegemi.com/index.php

Öndeş, O. (2017). *Türk armatörleri tarihi (Cilt VI, 1. baskı).* İMEAK Deniz Ticaret Odası.

Öndeş, O. (2020). *Mustafa Kemâl Paşa ile İstanbul'dan Samsun'a.* İMEAK Deniz Ticaret Odası.

Öndeş, O. (2023a, 9 Aralık). *Haliç'te bilinen ilk gemi sökümcüsü: Eugene Eugenides.* Deniz Bülten. https://www.denizbulten.com/halicte-bilinen-ilk-gemi-sokumcusu-eugene-eugenides-462yy.htm

Öndeş, O. (2023b, 16 Mart). *Haliç'ten Aliağa'ya gemi sökümcüleri.* ViraHaber. https://www.virahaber.com/halicten-aliagaya-gemi-sokumculeri-9041yy.htm

Öndeş, O. (2023c, 18 Aralık). *Gemi sökümcüsü Rizeli Şakir Kopuz.* ViraHaber. https://www.virahaber.com/gemi-sokumcusu-rizeli-sakir-kopuz-9081yy.htm

Öndeş, O. (2024, 23 Nisan). *Dimetoka'dan İstanbul Haliç Fener'e ve dünyaya açılan bir armatör tüccar: Eugene Eugenides.* Deniz Bülten. https://www.denizbulten.com/dimetokadan-istanbul-halic-fenere-ve-dunyaya-acilan-bir-armator-tuccar-eugene-eugenide-492yy.htm

Özer, M. E. (2005). *Gemi söküm (1. baskı).* Gemi Söküm Sanayicileri Derneği.

Peck, J. ve Theodore, N. (2007). Variegated capitalism. *Progress in Human Geography, 31*(6), 731–772. https://doi.org/10.1177/0309132507083505

Pierson, P. (2004). *Politics in time: History, institutions, and social analysis*. Princeton University Press.

Pike, A., Marlow, D., McCarthy, A., O'Brien, P. ve Tomaney, J. (2015). Local institutions and local economic development: The local enterprise partnerships in England, 2010. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society, 8*(2), 185–204. https://doi.org/10.1093/cjres/rsu030

Puthucherril, T. G. (2010). *From shipbreaking to sustainable ship recycling: Evolution of a legal regime.* Martinus Nijhoff Publishers.

Quack, S. ve Djelic, M.-L. (2005). Adaptation, recombination, and reinforcement: The story of antitrust and competition law in Germany and Europe. W. Streeck ve K. Thelen (Ed.), *Beyond continuity: Institutional change in advanced political economies* içinde (ss. 255–281). Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/oso/9780199280452.003.0010

Raco, M. (1998). Assessing "institutional thickness" in the local context: A comparison of Cardiff and Sheffield. *Environment and Planning A: Economy and Space, 30*(6), 975–996. https://doi.org/10.1068/a300975

Rafiqui, P. S. (2009). Evolving economic landscapes: Why new institutional economics matters for economic geography. *Journal of Economic Geography, 9*(3), 329–353. https://doi.org/10.1093/jeg/lbp005

Rahman, M. R. (2013, 14–15 Eylül). *Environmental menace of ship breaking industry and national legal response: South Asia perspective* [Konferans bildirisi]. The National Conference on Law and Justice-2013, Gujarat, Hindistan. https://ssrn.com/abstract=2325960

Rahman, S. M. M. ve Mayer, A. L. (2016). Policy compliance recommendations for international shipbreaking treaties for Bangladesh. *Marine Policy, 73,* 122–129. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.07.012

Rahman, S. M. M., Kim, J. ve Laratte, B. (2021). Disruption in circularity? Impact analysis of COVID-19 on ship recycling using Weibull tonnage estimation and scenario analysis method. *Resources, Conservation and Recycling, 164,*105139. https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2020.105139

Ritvala, T. (2018). The art of reconstructing a shared responsibility: Institutional work of a transnational commons. İçinde J. Glückler, R. Suddaby ve R. Lenz (Ed.), *Knowledge and institutions* (Knowledge and Space, Cilt 13, ss. 157-177). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-75328-7_8

Rodríguez-Pose, A. (2013). Do institutions matter for regional development? *Regional Studies, 47*(7), 1034–1047. https://doi.org/10.1080/00343404.2012.748978

Rodríguez-Pose, A. (2020). Institutions and the fortunes of territories. *Regional Science Policy & Practice, 12*(3), 371–386. https://doi.org/10.1111/rsp3.12277

Rodríguez-Pose, A. ve Burlina, C. (2021). Institutions and the uneven geography of the first wave of the COVID-19 pandemic. *Journal of Regional Science, 61*(4), 728–752. https://doi.org/10.1111/jors.12539

Rodríguez-Pose, A. ve Di Cataldo, M. (2015). Quality of government and innovative performance in the regions of Europe. *Journal of Economic Geography, 15*(4), 673–706. https://doi.org/10.1093/jeg/lbu023

Rodríguez-Pose, A. ve Ganau, R. (2022). Institutions and the productivity challenge for European regions. *Journal of Economic Geography*, 22(1), 1-25. https://doi.org/10.1093/jeg/lbab003

Rodríguez-Pose, A. ve Garcilazo, E. (2015). Quality of government and the returns of investment: Examining the impact of cohesion expenditure in European regions. *Regional Studies, 49*(8), 1274–1290. https://doi.org/10.1080/00343404.2015.1007933

Rodríguez-Pose, A. ve Storper, M. (2006). Better rules or stronger communities? On the social foundations of institutional change and its economic effects. *Economic Geography, 82,* 1–25. https://doi.org/10.1111/j.1944-8287.2006.tb00286.x

Rodríguez-Pose, A. ve Zhang, M. (2019). Government institutions and the dynamics of urban growth in China. *Journal of Regional Science*, 59(4), 633-668. https://doi.org/10.1111/jors.12435

Rossi, V. (2011). The dismantling of end-of-life ships: The Hong Kong Convention for the safe and environmentally sound recycling of ships. *Italian Yearbook of International Law, 20,* 275–298. https://www.sidi-isil.org/wp-content/uploads/2021/11/Yearbook2011_rossi.pdf

Rutherford, T. D. ve Gertler, M. S. (2002). Labour in "lean" times: Geography, scale and the national trajectories of workplace change. *Transactions of the Institute of British Geographers, 27*(2), 195–212. https://doi.org/10.1111/1475-5661.00048

Safety4Sea. (2025, 9 Temmuz). *NGO raises alarm over shipbreaking practices in Aliağa*. https://safety4sea.com/ngo-raises-alarm-over-shipbreaking-practices-in-aliaaga/

Sakin, E. (2023). *Türkiye'de gemi geri dönüşümü: Sorunlar ve ileriye dönük hedefler*. NGO Shipbreaking Platform. https://shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2023/12/TurkiyedeGemiGeriDonusumu_TR.pdf

Saldaña, J. (2016). *The coding manual for qualitative researchers* (3. baskı). SAGE.

Sánchez-Hernández, J. L. ve Glückler, J. (2019). Alternative economic practices in Spanish cities: From grassroots movements to urban policies? An institutional perspective. *European Planning Studies, 27*(12), 2450–2469. https://doi.org/10.1080/09654313.2019.1644295

Scott, A. J. ve Storper, M. (1987). High technology industry and regional development: A theoretical critique and reconstruction. *International Social Science Journal, 39*(112), 215–232.

Scott, A. J. ve Storper, M. (2003). Regions, globalization, development. *Regional Studies*, 37(6–7), 579–593. https://doi.org/10.1080/0034340032000108697

Scott, W. R. (2014). *Institutions and organizations: Ideas, interests and identities* (4. baskı). SAGE Publications, Inc.

Sejan, S. S., Mahfuz, M. I., ve Urmi, U. S. A. (2024). A critical analysis of legal regime of ship-breaking and ship-recycling in Bangladesh. *Journal of Environmental Law & Policy, 4*(1), 54–83. https://doi.org/10.33002/jelp040103

Setterfield, M. (1993). A model of institutional hysteresis. *Journal of Economic Issues, 27*(3), 755–774. http://www.jstor.org/stable/4226717

soL Haber. (2022, 14 Şubat). *Gemi söküm işçilerinin direnişi 4. gününde: 'Ya hep beraber ya hiçbirimiz…'*. https://haber.sol.org.tr/haber/gemi-sokum-iscilerinin-direnisi-4-gununde-ya-hep-beraber-ya-hicbirimiz-326205

Steuer, B., Staudner, M. ve Ramusch, R. (2021). Role and potential of the circular economy in managing end-of-life ships in China. *Resources, Conservation and Recycling, 164,* 105039. https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2020.105039

Storper, M. (1995). The resurgence of regional economies, ten years later: The region as a nexus of untraded interdependencies. *European Urban and Regional Studies, 2*(3), 191–221. https://doi.org/10.1177/096977649500200301

Storper, M. (1997). *Regional economies as relational assets*. R. Lee ve J. Wills (Ed.), *Geographies of economies* içinde (ss. 231–246). Arnold. https://doi.org/10.4324/9781315832500-25

Storper, M. (2013). *Keys to the city: How economics, institutions, social interaction, and politics shape development.* Princeton University Press.

Storper, M. ve Christopherson, S. (1987). Flexible specialization and regional industrial agglomerations: The case of the U.S. motion picture industry. *Annals of the Association of American Geographers*, 77(1), 104–117. https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1987.tb00148.x

Storper, M. ve Salais, R. (1997). *Worlds of production: The action frameworks of the economy*. Harvard University Press. https://doi.org/10.1007/978-3-658-08184-3_33

Streeck, W. ve Thelen, K. (2005). Introduction: Institutional change in advanced political economies. W. Streeck ve K. Thelen (Ed.), *Beyond continuity: Institutional change in advanced political economies* içinde (ss. 1–39). Oxford University Press.

Stuer-Lauridsen, F., Kristensen, N. ve Skaarup, J. (2003). *Shipbreaking in OECD* (Working Report No. 18). Danish Environmental Protection Agency (Miljøstyrelsen). https://www2.mst.dk/udgiv/Publications/2003/87-7972-588-0/pdf/87-7972-589-9.pdf

Sugurya. (t.y.). *Sugurya Gemi Söküm Hizmetleri.* http://sugurya.com.tr/hizmetlerimiz/gemi-sokum/index.htm

Şakar, M. (2010). Ölçüsüz taşeronlaşmaya karşı önlemlerde geri adım: İş sağlığı ve güvenliği kanun tasarısı taslağına sıkıştırılan değişikliğin değerlendirilmesi. *Çalışma ve Toplum, 4*(27), 29–34.

Şimşekler Ltd. (t.y.). *Şimşekler Gemi Söküm ve Geri Dönüşüm.* https://simseklerltd.com.tr

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı [SBB]. (2023). *On İkinci Kalkınma Planı (2024–2028): Ana Metal Sanayii Çalışma Grubu Raporu*. https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2025/08/Ana-Metal-Sanayi-CG-Raporu_01082025.pdf

T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı [ÇSGB] İş Teftiş Kurulu Başkanlığı**.** (2005). *Gemi sökümü yapılan işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliği proje denetimi değerlendirme raporu.* https://ekutuphane.csgb.gov.tr/Media/5fafgfrp/9-2005.pdf

T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı [ÇSGB] İş Teftiş Kurulu Başkanlığı**.** (2007). *Gemi söküm işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliği teftiş projesi – 2: Genel değerlendirme raporu.* https://ekutuphane.csgb.gov.tr/Media/gevoiy24/7-2007.pdf

T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı [ÇSGB]. (2003). *4857 sayılı İş Kanunu.* Resmî Gazete *(22 Mayıs 2003, Sayı: 25134)*. https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=4857&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5

T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı [ÇSGB]. (2008). *Alt İşverenlik Yönetmeliği.* Resmî Gazete (Sayı: 27010). https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=12459&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5

T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı [ÇSGB]. (2012). *6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu.* Resmî Gazete (Sayı: 28339). https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=6331&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5

T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı [ÇSGB]. (2013). *Asbestle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik.* Resmî Gazete (Sayı: 28539). https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=5470&MevzuatTur=Yonetmelik&MevzuatTertip=5

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı [ÇŞB]. (2014a). *İzmir İli 2013 Yılı Çevre Durum Raporu*. https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/editordosya/Izmir_icdr2013.pdf

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı [ÇŞB]. (2014b). *İzmir İli 2014 Yılı Çevre Durum Raporu.* https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/editordosya/izmir_icdr2014.pdf

T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı [ÇŞİDB] Çevresel Etki Değerlendirmesi [ÇED] İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü [İDGM]. (2017). *İzmir İli 2016 Yılı Çevre Durum Değerlendirmesi.* https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/editordosya/Izmir_icdr2016.pdf

T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı [ÇŞİDB]. (2023). *İzmir İli, Aliağa İlçesi, gemi söküm bölgesine ilişkin 1/1000 ölçekli uygulama imar planı revizyonu – plan açıklama raporu*. https://webdosfa.csb.gov.tr/db/izmir/icerikler/izmir_aliaga_1000-20230406132242.pdf

T.C. ÇŞİDB İzmir Valiliği, Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü. (2020). *İzmir İli 2019 Yılı Çevre Durum Raporu*. https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/icerikler/-zm-r_2019_cevre_durum_raporu-20200908103247.pdf

T.C. ÇŞİDB İzmir Valiliği, Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü. (2021). *İzmir İli 2020 Yılı Çevre Durum Raporu*. https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/icerikler/2020_-zm-r_cdr-20210622145856.pdf

T.C. ÇŞİDB İzmir Valiliği, Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü. (2022). *İzmir İli 2021 Yılı Çevre Durum Raporu*. https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/icerikler/izmir-ilcdr-2021-20220811104124.pdf

T.C. ÇŞİDB İzmir Valiliği, Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü. (2023). *İzmir İli 2022 Yılı Çevre Durum Raporu*. https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/icerikler/izmir-ilcdr-2022-20230717151105.pdf

T.C. ÇŞİDB İzmir Valiliği, Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü. (2024). *İzmir İli 2023 Yılı Çevre Durum Raporu.* https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/icerikler/izm-r_2023-icdr-2-20240924084141.pdf

T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı [STB]. (2023). *Demir çelik sektör raporu 2022.* https://www.sanayi.gov.tr/plan-program-raporlar-ve-yayinlar/sektor-raporlari/mu1909015056

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB]. (2004a). *Gemi Söküm Yönetmeliği.* Resmî Gazete (Sayı 25426). https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2004/03/20040308.htm

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB]. (2004b). *Gemi ve Su Araçlarında Gazdan Arındırma Yönetmeliği*. Resmî Gazete. https://www.mevzuat.gov.tr/File/GeneratePdf?mevzuatNo=39332&mevzuatTur=KurumVeKurulusYonetmeligi&mevzuatTertip=5

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB]. (2021). *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*. https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2021.pdf

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB]. (2022, 1 Şubat). *Gemi ve su araçlarında gazdan arındırma yönetmeliği* (Resmî Gazete Sayı: 31737). https://www.mevzuat.gov.tr/File/GeneratePdf?mevzuatNo=39332&mevzuatTur=KurumVeKurulusYonetmeligi&mevzuatTertip=5

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB]. (t.y.-a). *Geri dönüştürülen gemi sayısı*. https://tkygmistatistikleri.uab.gov.tr/geri-donusturulen-gemi-sayisi

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UAB]. (t.y.-b). *Gemi Söküm Tesisleri*. https://aliagaliman.uab.gov.tr/gemi-sokum-tesisleri

Tanha, M., Michelson, G., Chowdhury, M. ve Castka, P. (2022). Shipbreaking in Bangladesh: Organizational responses, ethics, and varieties of employee safety. *Journal of Safety Research, 80,* 14–26. https://doi.org/10.1016/j.jsr.2021.09.006

Temurtaşlar Gemi. (t.y.). *Temurtaşlar Gemi Söküm.* https://www.temurtaslargemi.com

Thelen, K. (1999). Historical institutionalism in comparative politics. *Annual Review of Political Science*, 2, 369-404. https://doi.org/10.1146/annurev.polisci.2.1.369

Thelen, K. (2003). How institutions evolve: Insights from comparative historical analysis. J. Mahoney ve D. Rueschemeyer (Ed.), *Comparative historical analysis in the social sciences* içinde (ss. 208–240). Cambridge University Press.

Thelen, K. (2004). *How institutions evolve: The political economy of skills in Germany, Britain, the United States, and Japan*. Cambridge University Press.

Thelen, K. (2009). Institutional change in advanced political economies. *British Journal of Industrial Relations, 47,* 471–498. https://doi.org/10.1111/j.1467-8543.2009.00746.x

TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulu. (2012). *Aliağa Bölgesi Değerlendirme Raporu* [PDF]. http://www.tmmobizmir.org/wp-content/uploads/2016/03/aliagarapor2012.pdf

Ulaştırma Bakanlığı. (1986). *Aliağa Gemi Söküm Bölgesi Yönetmeliği*. https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/19208.pdf

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2024, Eylül 15). *Tarihçe.* https://www.uab.gov.tr/tarihce

UNEP (1989). *Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal* (Annex I, II, III and VIII) [Treaty Series, Vol. 1673, No. 28911, Chapter XXVII.3]. United Nations. https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXVII/xxvii-3.en.pdf

UNEP. (2023). *Basel Convention on the control of transboundary movements of hazardous wastes and their disposal: Texts and annexes (revised in 2023).* https://www.basel.int/Portals/4/download.aspx?e=UNEP-CHW-IMPL-CONVTEXT-2023.English.pdf

United Nations [UN]. (1989). *Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal* [PDF]. United Nations Treaty Collection. https://treaties.un.org/doc/treaties/1992/05/19920505%2012-51%20pm/ch_xxvii_03p.pdf

United Nations [UN]. (1992). *Rio Declaration on Environment and Development* (UN Doc. A/CONF.151/26 Vol. I). https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A_CONF.151_26_Vol.I_Declaration.pdf

United Nations [UN]. (1995). *Amendment to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal, adopted at the Third Meeting of the Conference of the Parties, Geneva, 22 September 1995*[PDF]. United Nations Treaty Collection. https://treaties.un.org/doc/treaties/1995/09/19950922%2012-54%20pm/ch_xxvii_03_ap.pdf

United Nations [UN]. (2001). *Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants (POPs)*. United Nations Treaty Collection. https://treaties.un.org/doc/Treaties/2001/05/20010522%2009-07%20PM/Ch_XXVII_15p.pdf

United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD]. (t.y.). *US.ShipScrapping: Data series, 2014–2024* [Veri seti]. UNCTADstat. https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.ShipScrapping

Ünal, N. B. (2011). *Aliağa gemi geri dönüşüm sektöründe çalışan işçilerin iş kazası ve olası meslek hastalıkları sıklığı ve ilişkili etmenler* [Yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp

Vardar, E. ve Harjono, M. (2002). *Zehirli hurda gemi sökümü: Yasadışı tehlikeli atık ticareti.* Greenpeace Akdeniz Ofisi. https://wayback.archive-it.org/9650/20200420034105/http://p3-raw.greenpeace.org/turkey/Global/turkey/report/2002/1/greenpeace-gemisoekuemue-raporu.pdf

Wang, K., Qian, J. ve He, S. (2021). Global destruction networks and hybrid e-waste economies: Practices and embeddedness in Guiyu, China. *Environment and Planning A: Economy and Space, 54*(3), 533–553. https://doi.org/10.1177/0308518X211061748

Williamson, O. E. (2000). The new institutional economics: Take stock, looking ahead. *Journal of Economic Literature, 38*(3), 595–613. https://doi.org/10.1257/jel.38.3.595

Wong, A. M. (2022). Valued waste/wasted value: Waste, value and the labour process in electronic waste recycling in Singapore and Malaysia. *Geography Compass, 16*(4), e12616. https://doi.org/10.1111/gec3.12616

World Health Organization [WHO]. (2024). *Asbestos* [Fact sheet]. https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/asbestos

Yavan, N., Yılmaz, Ş. ve Aniç, A. (2022). Institutional context and territorial policy: Analysing the new regional policy and regional development agencies in Turkey. L. Storti, G. Urso ve N. Reid (Ed.), *Economies, institutions, and territories: Dissecting nexuses in a changing world* içinde (ss. 135–163). Routledge.

Yeni Asır. (2013, 18 Ağustos). *CHP'li vekiller Aliağa'da söküm tesislerini inceledi*. https://www.yeniasir.com.tr/politika/2013/08/18/chpli-vekiller-aliagada-sokum-tesislerini-inceledi

Yeni Asır. (2022, 14 Haziran). *Aliağa'da denize atlayan işçiden acı haber geldi*. https://www.yeniasir.com.tr/izmir/2022/06/14/aliagada-denize-atlayan-isciden-aci-haber-geldi

Yeung, H. W.-C. (2005). Rethinking relational economic geography. *Transactions of the Institute of British Geographers, 30*(1), 37–51. https://doi.org/10.1111/j.1475-5661.2005.00150.x

Yıldırım, Y. E. (2018). *Gemi geri dönüşüm sanayinde örnek bir risk değerlendirmesi* [Yüksek lisans tezi, İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp

Yujuico, E. (2014). Demandeur pays: The EU and funding improvements in South Asian ship recycling practices. *Transportation Research Part A: Policy and Practice, 67,* 340–351. https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.07.015

Zhu, S., Hu, X. ve Hassink, R. (2021). Institutions, chain governance and the predicament of local upgrading: A case study of Hangzhou's mobile game industry. *Journal of Contemporary Asia, 52*(4), 602–627. https://doi.org/10.1080/00472336.2021.1964034

Zukauskaite, E., Trippl, M. ve Plechero, M. (2017). Institutional thickness revisited. *Economic Geography, 93,* 1–21. https://doi.org/10.1080/00130095.2017.1331703

A
YARI YAPILANDIRILMIŞ GÖRÜŞME SORULARI: HALİÇ DÖNEMİ

Görüşmenin gerçekleştirildiği tarih: **Görüşmenin yapıldığı yer:**	**Görüşülen kişinin adı-soyadı:** **Yaşı:** **Mesleği/Gemi söküm endüstrisiyle ilişkisi:**
Görüşme soruları	
Mekânı anlamak	
1) Haliç'te gemi söküm faaliyetleri nerede/nerelerde gerçekleştiriliyordu? Bu yer/yerler, Haliç'in mekânsal kompozisyonunda nasıl konumlanıyordu?	
2) Haliç'te yürütülen gemi söküm faaliyetlerinin zamanlaması/kronolojisi hakkında ne tür bilgiler verebilirsiniz? Ne zaman başladı? Ne zaman yoğunlaştı ve ne zaman bitti?	
3) Haliç'te gemi söküm faaliyetinde bulunan sökümcüler/firmalar kimlerdi/nelerdi? Söz konusu sökümcüler/firmalar, nerelerde yer seçmişti ve söküm faaliyetlerini yürüttükleri dönemler nelerdi?	
4) Haliç'te gemi sökümcülerin/firmaların, bu işi gerçekleştirmelerindeki temel nedenler/motivasyonlar nelerdi?	
5a) Haliç'teki söküm yerlerinin fiziksel altyapısı ve çevresel koşulları nasıldı?	
5b) Haliç'te söküm yapılan dönem boyunca, söküm yerlerinin fiziksel altyapı ve çevresel koşullarında ne tür değişimler meydana gelmiştir?	
6a) Haliç'te gemi sökümle bağlantılı başka ekonomik faaliyetler mevcut muydu? Bu faaliyetler nerelerde yer seçmişti? Söküm de dahil olmak üzere, bu faaliyetler arasındaki girdi-çıktı ilişkisi nasıl işliyordu?	
6b) Söz konusu yer seçim dinamikleri ve ilişkilerde zaman içerisinde nasıl bir değişim gözlenmiştir?	
7) Haliç döneminde, Haliç dışında gemi söküm yapılan başka yerler var mıydı? (Eğer varsa) Buralarda kimler hangi nedenlerle gemi söküm yapıyordu? Ayrıca bu yerlerin, Haliç'teki söküm faaliyetleri veya diğer faaliyetlerle ilişkileri hakkında neler söyleyebilirsiniz?	
Teknolojiyi anlamak	
8a) Haliç döneminde söküm yerlerinin/firmaların teknolojik kapasitesi ne düzeydeydi? Sökümcülerin/firmaların sahip oldukları teknolojik altyapı olanakları nelerdi?	
8b) Haliç döneminde sökümün teknolojik kapasitesinde ne tür dönüşümler yaşanmıştır?	

Organizasyonu anlamak (Kurumları, kurumsal süreçleri ve failleri keşfetmek)
Gemi alımı aşaması
9a) Haliç döneminde gemi sökümcülerin hurda gemileri temin ettikleri yerler bakımından yurt içi ve yurt dışı arasında bir farklılaşma var mıydı?
9b) Yurt içinde temin edilen gemiler kimler veya hangi kuruluşlar aracılığıyla nerelerden alınıyordu?
9c) Bu sürecin nasıl işlediğine dair gözlemleriniz nelerdir?
9d) Yurt dışından alınan gemiler kimler veya hangi kuruluşlar aracılığıyla nerelerden alınıyordu?
9e) Bu sürecin nasıl işlediğine dair gözlemleriniz nelerdir?
10) Haliç döneminde yurt içi ve yurt dışından gerçekleştirilen gemi alım süreçlerinde nasıl bir değişim yaşanmış ve bu değişim sürecinde kimler ne tür roller üstlenmiştir?
Geminin yanaştırılması aşaması
11) Haliç'te hurda gemilerin söküm sahasına yanaştırılması süreci nasıl işliyordu? Bu süreçte kimler görev alıyordu ve hangi yöntemler, ekipmanlar kullanılıyordu?
12) Haliç döneminde hurda gemilerin söküm sahasına yanaştırılması süreci zaman içinde nasıl değişmiştir? Bu süreçte görev alan kişiler/kuruluşlar ile kullanılan yöntem ve ekipmanlarda ne gibi değişiklikler olmuştur?
Söküme hazırlık aşaması
13) Haliç'te hurda gemilerin söküme hazırlanması süreci nasıl işliyordu? Bu süreçte kimler görev alıyordu ve hangi yöntemler, ekipmanlar kullanılıyordu?
14) Haliç döneminde hurda gemilerin söküme hazırlanması süreci zaman içinde nasıl değişmiştir? Bu süreçte görev alan kişiler/kuruluşlar ile kullanılan yöntem ve ekipmanlarda ne gibi değişiklikler olmuştur?
Söküm aşaması
15) Haliç'te gemi söküm süreci nasıl işliyordu? Bu süreçte kimler görev alıyordu ve hangi yöntemler, ekipmanlar kullanılıyordu?
16) Haliç döneminde gemi söküm süreci zaman içinde nasıl değişmiştir? Bu süreçte görev alan kişiler/kuruluşlar ile kullanılan yöntem ve ekipmanlarda ne gibi değişiklikler olmuştur?
17) Haliç'te gemi söküm sırasında çevre ve İSG için herhangi bir önlem alınıyor muydu? (Alınıyorsa) Bu önlemler zaman içinde nasıl değişmiştir?
Söküm sonrası aşama
18) Haliç'te söküm sonrası süreç nasıl işliyordu? Bu süreçte kimler görev alıyordu ve hangi yöntemler, ekipmanlar kullanılıyordu?
19) Haliç döneminde söküm sonrası süreç zaman içinde nasıl değişmiştir? Bu süreçte görev alan kişiler/kuruluşlar ile kullanılan yöntem ve ekipmanlarda ne gibi değişiklikler olmuştur?
21a) Haliç'te söküm tamamlandıktan sonra hangi malzeme/eşya/ekipmanlar elde ediliyordu?
21b) Söz konusu malzeme/eşya/ekipmanların alıcıları kimlerdi?
21c) Bu malzeme/eşya/ekipmanların alıcılarında zaman içinde nasıl bir değişim gözlenmiştir?

B
YARI YAPILANDIRILMIŞ GÖRÜŞME SORULARI: ALİAĞA DÖNEMİ

Görüşmenin gerçekleştirildiği tarih: **Görüşmenin yapıldığı yer:**	**Görüşülen kişinin adı-soyadı:** **Yaşı:** **Mesleği/Gemi söküm endüstrisiyle ilişkisi:**
Görüşme soruları	
Mekânı anlamak	
1) Gemi sökümün Aliağa'daki organizasyonel alanı hangi aktörlerden oluşmaktadır? Bu aktörler hangi tür faaliyetlerde bulunmaktadır?	
2) Aliağa döneminde gemi sökümün organizasyonel alanını oluşturan aktörler ile bu aktörlerin yürüttüğü faaliyetlerde ne tür değişimler meydana gelmiştir?	
3a) Aliağa'daki söküm sahalarının mevcut fiziksel altyapı özellikleri ile çevresel koşulları konusunda hangi değerlendirmelerde bulunabilirsiniz?	
3b) Aliağa döneminde, söküm sahalarının fiziksel altyapı özellikleri ile çevresel koşullarında ne tür değişimler meydana gelmiştir?	
Teknolojiyi anlamak	
4a) Aliağa'da günümüzde söküm firmalarının teknolojik kapasitesi ne düzeydedir? Firmaların sahip oldukları teknolojik altyapı olanaklarını nasıl değerlendirirsiniz?	
4b) Aliağa döneminde sökümün teknolojik kapasitesinde ne tür dönüşümler yaşanmıştır?	
Organizasyonu anlamak (Kurumları, kurumsal süreçleri ve failleri keşfetmek)	
Gemi alımı aşaması	
5a) Aliağa'daki söküm firmalarının hurda gemileri temin ettikleri yerler bakımından yurt içi ve yurt dışı arasında nasıl bir farklılaşma vardır?	
5b) Yurt içinde temin edilen gemiler kimler veya hangi kuruluşlar aracılığıyla nerelerden alınmaktadır?	
5c) Bu sürecin nasıl işlediğine dair gözlemleriniz nelerdir?	
5d) Yurt dışından alınan gemiler kimler veya hangi kuruluşlar aracılığıyla nerelerden alınmaktadır?	
5e) Bu sürecin nasıl işlediğine dair gözlemleriniz nelerdir?	

6) Aliağa döneminde yurt içi ve yurt dışından gerçekleştirilen gemi alım süreçlerinde nasıl bir değişim yaşanmış ve bu değişim sürecinde kimler ne tür roller üstlenmiştir?
Geminin yanaştırılması aşaması
7) Aliağa'da hurda gemilerin söküm sahasına yanaştırılması süreci nasıl işlemektedir? Bu süreçte kimler görev almakta ve hangi yöntemler, ekipmanlar kullanılmaktadır?
8) Aliağa döneminde hurda gemilerin söküm sahasına yanaştırılması süreci zaman içinde nasıl değişmiştir? Bu süreçte görev alan kişiler/kuruluşlar ile kullanılan yöntem ve ekipmanlarda ne gibi değişiklikler olmuştur?
Söküm izni alma aşaması
9) Aliağa'da söküm izni alma süreci nasıl yürütülmektedir? Bu süreçte kimler görev almakta ve hangi yöntem ile prosedürler izlenmektedir?
10) Aliağa döneminde söküm izni alma süreci zaman içinde nasıl değişmiştir? Bu süreçte görev alan kişiler/kuruluşlar ile izlenen yöntem ve prosedürlerde ne gibi değişiklikler olmuştur?
Söküme hazırlık aşaması
11) Aliağa'da hurda gemilerin söküme hazırlanması süreci nasıl işlemektedir? Bu süreçte kimler görev almakta ve hangi yöntemler, ekipmanlar kullanılmaktadır?
12) Aliağa döneminde hurda gemilerin söküme hazırlanması süreci zaman içinde nasıl değişmiştir? Bu süreçte görev alan kişiler/kuruluşlar ile kullanılan yöntem ve ekipmanlarda ne gibi değişiklikler olmuştur?
Söküm aşaması
13) Aliağa'da gemi söküm süreci nasıl işlemektedir? Bu süreçte kimler görev almakta ve hangi yöntemler, ekipmanlar kullanılmaktadır?
14) Aliağa döneminde gemi söküm süreci zaman içinde nasıl değişmiştir? Bu süreçte görev alan kişiler/kuruluşlar ile kullanılan yöntem ve ekipmanlarda ne gibi değişiklikler olmuştur?
15a) Aliağa'da gerçekleştirilen gemi söküm faaliyetlerinin çevre ve İSG üzerindeki etkileri nelerdir?
15b) Söz konusu etkiler zaman içerisinde nasıl bir değişim göstermiştir?
16) Aliağa'da gemi söküm sırasında çevre ve İSG konularında alınan önlemler nelerdir? Bu önlemler zaman içinde nasıl değişmiştir?
Söküm sonrası aşama
17) Aliağa'da söküm sonrası süreç nasıl işlemektedir? Bu süreçte kimler görev almakta ve hangi yöntemler, ekipmanlar kullanılmaktadır?
18) Aliağa döneminde söküm sonrası süreç zaman içinde nasıl değişmiştir? Bu süreçte görev alan kişiler/kuruluşlar ile kullanılan yöntem ve ekipmanlarda ne gibi değişiklikler olmuştur?
19a) Aliağa'da söküm tamamlandıktan sonra hangi malzeme/eşya/ekipmanlar elde edilmektedir?
19b) Söz konusu malzeme/eşya/ekipmanların alıcıları kimlerdir? Bu alıcılar arasında yurt içi ve yurt dışı açısından nasıl bir ayrım vardır?
19c) Bu malzeme/eşya/ekipmanların alıcılarında zaman içinde nasıl bir değişim gözlenmiştir?

C
HALİÇ DÖNEMİNDE FARKLI TÜRDEN GEMİ SÖKÜMCÜLER

1. Söküm işinde uzmanlaşmış olup, birincil faaliyet olarak bu işi yapanlar			
		Söküm yeri varlığı	**Söküm yerinin konumu**
1. Kuşak sökümcüler (1920-1950)	Eugene Eugenides	var	Ayakapı-Fener arasında
	Hüseyin İlhami Söker	var	Balat Köprübaşı Bereket sokak sahili
	Avram Kohen	var	Hasköy
2. Kuşak sökümcüler (1950-1970)	Nazım Kalkavan (Aynur ve Şadan Kalkavan'ın babası)	var	Fener Torlaklar Tersanesi'ne ait arazide
	İbrahim Kalkavan (Nazım Kalkavan'ın kardeşi)	var	Balat'ta Bulgar Sveti Stefan Kilisesi'nin bitişiğindeki 67 ve 68 no'lu depolar
	Sabri Kızıl ve Şükrü Türk ortaklığındaki Gemi Söküm AŞ.	var	Fener
	Çanakçılar Gemi Söküm AŞ.	var	Fener
	Kahraman ve Celal Sadıkoğlu Gemi söküm AŞ.	var	-
	Sadri Kızılırmak ve Veli Cantepe Gemi Söküm AŞ.	var	Hasköy
	Ömer Karaahmetoğlu	var	-
3. Kuşak sökümcüler (1970-1974)	Aynur ve Şadan Kalkavan	var	Hüseyin İlhami Söker'in söküm yeri
	Osman Önal	var	Balat
	Vereller	-	-
	Bekir Özdemir	var	-
Bilinmeyen	Maraloğulları	var	Yıldırım Tersanesi'nin bitişiği
	Mehmed Alp	var	Fener'de Abdulezelpaşa caddesindeki 326 no'lu depo
	Veli Cankatar	var	Hasköy

<table>
<tr><td colspan="4">2. Birincil faaliyeti söküm olmayan, sökümü esas işlerine yardımcı bir faaliyet olarak yapanlar</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Fabrikalar</td><td>Dörtyıldız Demir-Çelik Fabrikası</td><td>var</td><td>Fener-Balat hattında</td></tr>
<tr><td>Kızılkayalar</td><td>var</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Çolakoğlu</td><td>var</td><td>-</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Armatörler</td><td>Seferoğulları</td><td>yok</td><td rowspan="4">Haliç’teki organizasyonel alanın herhangi bir yerinde (örn: Kalafat yeri, DAPEY, söküm yapılan ama mülkiyeti tek kişiye ait olmayan araziler)</td></tr>
<tr><td>Muzaffer Taviloğlu</td><td>yok</td></tr>
<tr><td>Orhan Sadıkoğlu</td><td>yok</td></tr>
<tr><td>Bedri (Abi)</td><td>yok</td></tr>
<tr><td colspan="4">3. Söküm yapmayı (da) bilen, herhangi bir amaçla yapılan söküme yardımcı olan Kalafat ustaları</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bilinenler:
• Hürrem, Feyyaz ve Recep, Ayhan ve Rafet, Tuncay, (Topal) Hayri, Cemal (sonradan Fener-Balat hattındaki Yıldırım Tersanesi’nin kurucusu), Tekin, Tunç (Baba), (Benli) Mustafa, Nasri Ceha, Musa, Muharrem, Osman, Habip Albayrak, (Çanak) Mehmet Ustalar.
Bilinmeyenler:
• Haliç’te yetişen ve oksijenle kesim yapmayı bilen çok sayıda Sivaslı-Tokatlı usta.</td><td>yok</td><td>Fener-Balat hattındaki boş arazilerde (örn. Fener-Cibali arasındaki Sarıbaşlar’ın arazisi)

Hasköy hattındaki boş arazilerde ya da Kalafat yerinde (DAPEY’de dahil olmak üzere).</td></tr>
<tr><td colspan="4">4. Dalgıç ekibiyle birlikte Haliç kıyıları da dahil olmak üzere, ülkenin herhangi bir yerindeki batık gemileri çıkarıp, sökenler</td></tr>
<tr><td colspan="2">• Şakir Kopuz
(Kereste ticareti, nakliyecilik)
• Zafer Kalkavan</td><td>yok</td><td>Kalafat yeri (DAPEY’de dahil olmak üzere); İzmir (İnciraltı) kıyıları; Antalya kıyıları; Karadeniz kıyıları (Ereğli, Amasra, Zonguldak, Sinop, Trabzon); Çanakkale kıyıları.</td></tr>
</table>

*****Özellikle gemi sökümün Haliç dönemi tanıklarıyla gerçekleştirilen görüşmeler (i1, i2, i3, i4, i5 ve i6); Kopuz (2003); ve Öndeş’ten (2017, 2020, 2023a, 2023b, 2023c, 2024) yararlanılarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

D
GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE ALİAĞA'DA ÇEVRE VE İSG KONULARINDA YAŞANAN İHLALLER

1. SÖKÜM ÖNCESİ AŞAMADA SÖZ KONUSU İHLALLER	
1.1. Gemi alımı	
İhlal konuları	**Durum tespiti/çevre ve iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **Basel Sözleşmesi doğrultusunda; söküm için alınan gemilerin temiz (kirleticilerinden ve tehlikeli maddelerden arındırılmış) gemiler olması gerekliliği**	• Vardar ve Harjono (2002), **2000**'lerin başında Aliağa'daki söküm firmalarının tehlikeli atık içeren gemiler Aliağa'ya getirdiklerini ifade etmiştir.
	• **2015** yılındaki bir habere göre, uzun yıllar ham petrol işleyen ve radyoaktif atık yüklü olduğu belirtilen Kuito gemisi, söküm için Aliağa'ya getirilmiştir (Hamarat, 2015).
	• **2016** yılındaki bir habere göre, zehirli ve asbestli atık bulunduran Ethan gemisi, söküm için Aliağa'ya getirilmiştir. (Evrensel, 2016).
	• **2021** yılındaki bir habere göre, yüklü miktarda asbest ve zehirli kimyasal atık bulunduran Nae Sao Paulo gemisinin Aliağa'da sökülmesine karar verilmiştir. Ancak, çeşitli çevre örgütlerinin/derneklerin (Greenpeace gibi) tepkileri nedeniyle, geminin Aliağa'da sökülmesi kararı 2022 yılında iptal edilmiştir (Evrensel, 2021)
1.2. (İşçilerin) İşe alım süreci	
1.2.1. İşçilerin özellikleri	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **İşçilerin mesleki bilgi/uzmanlık düzeyleri**	• Vardar ve Harjono (2002), **2000**'lerin başında Aliağa gemi söküm bölgesinde çalışan yaklaşık 1200 işçinin çoğunun kalifiye olmayan işçiler olduğunu ifade etmiştir.
• **Kayıtlı (/kayıt dışı) işçiler**	• **2022** yılındaki çeşitli haberlerde, göçmen işçilerin işe alındığı ve İSG açısından olumsuz koşullara sahip çalışma/barınma alanlarında kaldıkları belirtilmiştir (Engerek, 2022; İSİG Meclisi, 2022).
1.2.2. Çalışma süreleri (geçici/daimî istihdam)	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **İstihdamın sürekliliği**	• **2022** yılındaki grevde işçilerin işverenlerden talep ettikleri arasında, söküm bittikten sonra işten çıkarılmamaları yer almaktadır (soL Haber, 2022) • Ayrıca, **2022** yılında yayınlanan Aliağa Gemi Geri Dönüşümü Sektör Analizi Raporu'na göre, firmalarda işçilerin devamlılığı konusunda sorunlar yaşandığı ifade edilmiştir (İZKA, 2022).
1.2.3. İşe alımlarda prosedürel süreç	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **İşçilerin sağlık kontrolleri**	• **2007** yılında Aliağa'daki söküm firmalarında ÇSGB iş teftiş müfettişleri tarafından gerçekleştirilen denetleme sonuçlarına göre, firmaların en çok ihmal ettiği konulardan biri işe alımlarda gerçekleştirilmesi gereken sağlık kontrolleridir (CNN Türk, 2008).

	• **2022** yılındaki grevde işçiler, sağlık raporu ücretlerinin işveren tarafından ödenmesini talep etmiştir (soL Haber, 2022).
2. SÖKÜM AŞAMASINDA SÖZ KONUSU İHLALLER	
2.1. İş sağlığı ve güvenliği önlemleri	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **Genel durum**	• **2008** yılındaki bir habere göre, ÇSGB müfettişleri firmaları incelemiş ve 20 işyerinden sadece 2'sine İSG önlemleri konusunda bir eksik bulunmadığına ilişkin rapor vermiştir (CNN Türk, 2008).
	• 2022 yılında İSİG Meclisi tarafından yayınlanan raporda, **2013-2022 yılları arasında** Aliağa gemi söküm bölgesindeki işçi ölümleri oranının, ülke genelindeki işçi ölümlerinin %30'una denk geldiği ifade edilmiştir (Deutsche Welle, 2022).
2.1.1. İş elbiseleri ve kişisel koruyucu ekipmanlar (KKD'ler) konusunda yaşanan sorunlar	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **İş elbiseleri ve KKD'lerin temin edilmesi ve bakımı**	• **2002 yılından itibaren** KKD'lerin firmalar tarafından temin edilmemesi ve edilse de işçiler tarafından kullanılmamasına ilişkin sorun devam etmektedir (Vardar ve Harjono, 2002).
	• **2005** yılında Aliağa'daki tüm firmalar üzerinden Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından yapılan inceleme sonuda, aynı problemin devam ettiği belirtilmiştir (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2005).
	• **2022** yılında işçiler tarafından başlatılan grevde, işverenlerden talep edilenlerden biri de KKD'lerin işveren tarafından karşılanması olmuştur (soL Haber, 2022). • **2022** yılındaki bir başka haberde, işçiler kendilerine hiçbir KKD'nin verilmediğini ifade etmiştir (Engerek, 2022). • **2022** yılındaki bir haberde, KKD'lerin işverenler tarafından temin edilmemesinin bir nedeni olarak, bu ekipmanlarla iş yapma süresinin uzuyor olması ifade edilmiştir (işçilerle yapılan röportaj sonucu olarak). (Engerek, 2022).
2.1.2. Uzman personellerin eksikliği	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **Firmalarda İSG uzmanları, çevre mühendisleri ve İSG doktorlarının varlığı**	• **2005** yılında Aliağa'daki tüm firmalar üzerinden Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından yapılan inceleme sonuçlarına göre, **firmalarda** İSG kurulu oluşturulmadığı, İSG uzmanının olmadığı ve İSG yönergesinin de bulunmadığı ifade edilmiştir (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2005).
	• **2015 yılına kadar** firmalarda bu tür uzmanların olmadığı ifade edilmiştir (Bilir, 2020).
2.1.3. İşçilerin sağlık kontrolleriyle ilgili yaşanan sorunlar	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **Düzenli sağlık kontrolleri**	• **2000'li yıllarda** kandaki kurşun değerleri nedeniyle ölen işçiler olduğu ifade edilmiştir (Bilir, 2020).
	• **2005** yılında Aliağa'daki tüm firmalar üzerinden Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından yapılan inceleme sonuçlarına göre, işçilerin akciğer radyografileri düzenli periyotlarda çekilmemekteymiş (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2005).
2.1.4. İşçilere verilen eğitimler konusunda yaşanan sorunlar	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **Genel eğitimler**	• **2005** yılında Aliağa'daki tüm firmalar üzerinden Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından yapılan inceleme sonunda, işçilere İSG eğitiminin ya verilmediği ya da verilen eğitimin belgelendirilmediği tespit edilmiştir (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2005).

	• **2022** yılında yayınlanan Aliağa Gemi Geri Dönüşümü Sektör Analizi Raporu'na göre, firmalarda İSG eğitimlerinde eksiklikler tespit edilmiştir (İZKA, 2022).
• **Saha çalışanlarına verilen eğitim**	• Vardar ve Harjono (2022), **2000'lerin başında,** işçilerin çoğunun herhangi bir mesleki eğitimden geçmemiş olduğunu ifade etmiştir.
• **Asbestle çalışanlara verilen eğitim**	• **2000'li yıllarda** işçilerin asbestin zararlarından haberdar olmadığı ve asbestli parçaları günlük yaşamlarında kullandıkları ifade edilmiştir (Bilir 2020).
	• Vardar ve Harjono (2022), **2000'lerin başında,** asbest liflerinin tüm söküm bölgesinde dağınık halde bulunduğunu belirtmiştir.
	• **2021** yılında yapılan bir analizde, asbest liflerinin söküm bölgesi yakınlarında dağılmış halde bulunduğu tespit edilmiştir (A Haber, 2021).
	• **2022** yılındaki bir haberde, işçiler yıllardır asbest söktüklerini ve farkında olmadan asbestli malzemeleri evlerine götürdüklerini ifade etmiştir. Aynı haberde bir işçi asbestli malzeme ve atıkların, yıllardır hiçbir önlem alınmadan açılan çukurlara gömüldüğünü (bertarafa gönderilmediğini) ifade etmiştir. Ayrıca asbest sökümünün uzmanlar tarafından değil, rastgele işçiler tarafından yapıldığı da eklenmiştir (Engerek, 2022).

2.1.5. Kaynakla kesimde ortaya çıkan sorunlar

İhlal konuları	Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri
• **Alınması gereken önlemler**	**2013** yılında meydana gelen bir kazada, gemi sökümü esnasında 1 işçi yanarak hayatını kaybederken, 1 işçi de yaralanmıştır (Ege'nin Sesi, 2013).
	• **2022** yılındaki bir haberde, kaynakla kesim esnasında ortaya çıkan gaz nedeniyle işçilerin hastalandığı ve bu durumun yıllar sonra ortaya çıktığı ifade edilmiştir. İşçilerden birinin de bu nedenle yaşamını kaybettiği belirtilmiştir (Engerek, 2022). • **2022** yılında yayınlanan Aliağa Gemi Geri Dönüşümü Sektör Analizi Raporu'nda, kaynaklı kesim sırasında ortaya çıkan yangınların ciddi bir İSG riski olduğu belirtilmiştir (İZKA, 2022).

2.1.6. Yağ ve yakıtların boşaltılması konusunda alınması gereken önlemlerle ilgili sorunlar

İhlal konuları	Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri
• **Yağ ve yakıtların temizlenmesi**	• **2022** yılında meydan gelen bir kazada, işçilerden biri yanarak hayatını kaybetmiştir (Yeni Asır, 2022).

2.1.7. Gazdan arındırma (gas-free) önlemlerinin alınmasında yaşanan sorunlar

İhlal konuları	Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri
• **Gazdan arındırılmışlık (gas-free) ölçümleri**	• Vardar ve Harjono (2002), **2000'lerin başında**, Aliağa'ya gelen gemilerin gazdan ve kirleticilerinden arındırılmışlık raporlarının güvenilir olmayan kurumlardan temin edildiğini ya da hiç temin edilmediğini belirtmiştir.
	• **2005** yılında Aliağa'daki tüm firmalar üzerinden Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından yapılan inceleme sonunda, işyerlerinde gazdan arındırılmışlık raporu olmadan tanker kesiminin yapıldığı belirtilmiştir (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2005).
	• **2021** yılında meydana gelen bir kazada bir yolcu gemisinin sökümü sırasında gaz sıkışması nedeniyle bir patlama olmuş ve 1 işçi yaralanırken, 1 işçi de hayatını kaybetmiştir (Haberler.com, 2021).
	• **2022** yılında yayınlanan Aliağa Gemi Geri Dönüşümü Sektör Analizi Raporu'nda, en önemli İSG risklerinin gaz sıkışmasından kaynaklı patlamalar ve yangınlar olduğu ifade edilmiştir (İZKA, 2022).

2.1.8. Diğer iş kazaları

İhlal konuları	Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri
• **Kazalara karşı alınması gereken önlemler**	• **1985-2003** yılları arasında yaşanan kazalarda, yaklaşık 270 işçinin yaralanmış, 29 işçi de hayatını kaybetmiştir (T.C. ÇSGB, 2005;2007). Kazaların sebepleri; kaldırma işlemleri veya kesim esnasında parça altında kalma, yüksekten

	düşme ya da denize düşerek boğulma olarak ifade edilmiştir (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2005; 2007).
	• **2010-2018** yılları arasında Aliağa'da ölümle sonuçlanan iş kazalarının %25'inin (16 işçi), gemi söküm endüstrisinde meydana geldiği tespit edilmiştir (İZKA, 2022).
	• **2013** yılında, söküm izni olmayan Aşk Gemisi'nin sökümü sırasında, gemideki kirli suyun tahliyesinde kullanılan pompanın yaydığı zehirli gaz nedeniyle 2 işçi yaşamını yitirmiştir. (İSİG Meclisi, 2013). • **2013** yılında meydana gelen bir diğer kazada, bir işçi, nakliye kamyonunun altında kalarak hayatını kaybetmiştir (Ege'nin Sesi, 2013).
	• **2015** yılında KKD önlemlerinin alınması konusundaki ihlaller nedeniyle meydana gelen bir kazada, işçilerden biri yüksekten düşerek hayatını kaybetmiştir (İHA, 2015)
	• **2021** yılında meydana gelen bir kazada, bir işçi üzerine düşen parça nedeniyle hayatını kaybetmiştir (Evrensel, 2021). • **2021** yılında meydana gelen bir kazada, kopan halatın çarpması nedeniyle 2 işçi hayatını kaybetmiştir (Haberglobal, 2021).

2.1.9. Yangın tatbikatları	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **Tatbikatların yapım sıklığı**	• **2005** yılında Aliağa'daki tüm firmalar üzerinden Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından yapılan inceleme sonuçlarına göre, firmalarda yangın tatbikatı ya hiç yapılmamakta ya da yeterli sıklıkta yapılmamaktadır (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2005).
	• Aynı bakanlık tarafından **2007** yılında yayınlanan denetim raporuna göre, bu konudaki eksiklikler hala devam etmektedir (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2007).
2.2. Kaza istatistiklerinin tutulması konusunda yaşanan sorunlar	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **Kazaların kaydı**	• Vardar ve Harjono (2002), **2000'lerin başında**, bu yıllardaki yaralanma ve ölüm istatistiklerinin kaydının tutulmadığını belirtmiştir.
2.3. Çalışma/Mesai süresi ile ilgili sorunlar	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **Mesai saatleri ve günleri**	• **2022** yılındaki grevde, işçiler çalışma/mesai saatlerinin sabit olmasını ve cumartesi günleri çalışmanın yarım gün mesai sayılmasını talep etmiştir (soL Haber, 2022). • **2022** yılındaki bir haberde, normalde 8 saat olan günlük mesai süresinin 12-13 saate kadar çıktığı ifade edilmiştir (Engerek, 2022; soL Haber, 2022). • **2022** yılında yayınlanan Aliağa Gemi Geri Dönüşümü Sektör Analizi Raporu'na göre, yoğun mesai saatleri önemli bir işgücü sorunu olarak belirtilmiştir (İZKA, 2022).
2.4. İşçi ücretleri ve sigortalarla ilgili sorunlar	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **Ücretlerin belirlenmesi**	• **2022** yılında işçiler tarafından büyük bir grev başlatılmıştır. Bu grevde işçiler, ücretlerin arttırılması ve 6 ayda bir ücretlere zam yapılmasını talep etmiştir (soL Haber, 2022). • **2022** yılında yayınlanan Aliağa Gemi Geri Dönüşümü Sektör Analizi Raporu'nda, düşük işçi ücretleri en önemli işgücü problemlerinden biri olarak belirtilmiştir (İZKA, 2022).
• **Sigorta primlerinin ödenmesi**	• **2022** yılındaki grevde işçiler, sigortalarının gerçek ücretler üzerinden yatırılmasını talep etmiştir (soL Haber, 2022) .
• **Ücretlerin ödenmesi**	• **2022** yılındaki grevde işçiler, maaşlarının bankadan yatırılmasını talep etmiştir (soL Haber, 2022).

	• **2022** yılındaki bir haberde, işçilerin maaşlarının bir kısmının bankadan yatırıldığına ve kalan kısmının işçilere elden verildiğine dair ifadeler yer almıştır (Engerek, 2022)
2.5. İşçi hakları konusunda yaşanan sorunlar	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **Yıllık izin**	• **2022** yılındaki grevde işçiler, yıllık izinlerin istenilen zamanda kullanılabilmesini talep etmiştir (soL Haber, 2022).
• **Sendikal haklar**	• İlk sendikal hareket, **1987**'de gerçekleşmiş ve örgütlenme girişiminde bulunan işçiler işten çıkarılmıştır (Bilir, 2020). • İkinci hareket, **1992-1994** yılları arasında yaşanmış ve harekete katılan işçiler işten çıkarılarak uzun yıllar boyunca geri alınmamıştır (Bilir, 2020). • Üçüncü sendikal hareket **1997-1999** yılları arasında gerçekleşmiştir. Harekete katılan işçiler ya işten çıkarılmış ya da vazgeçmeleri için işçilere para teklif edilmiş ve grev bastırılmıştır (Bilir, 2020). • **2019** yılındaki bir iş durdurma/grev esnasında işçiler, işverenlerden şu konularda taleplerde bulunmuştur: ücretlere zamanında ve düzenli zam yapılması; KKD'lerin işveren tarafından temin edilmesi; yaşam mahallerinin temiz tutulması (Gazete Duvar, 2019). • **2022** yılındaki grevde işçiler, greve katıldıkları gerekçesiyle işten çıkarılmaların sonlandırılmasını talep etmiştir (soL Haber, 2022). • Grevin ilerleyen zamanlarında işverenler, işçilere dirençlerini kırmaya yönelik tekliflerde bulunmuş ama bu teklifleri reddedilmiştir (soL Haber, 2022). • Grev 11. gününde, işçiler tarafından oldukça kısmi kazanımlarla (ücretlerde kısmi artışlar vb. gibi) son ermiştir. İşçilere açılan davalar ve işten çıkarılma tehditleri nedeniyle üzerlerinde oluşturulan baskı, grevin amacına ulaşmadan sonlandırılmasında en büyük etkiyi oluşturmuştur (Gerçek Gazetesi, 2022). • Grevin ardından Işıksan Gemi Söküm firmasında (greve katıldığı belirtilen) 4 işçi işten çıkarılmış (soL Haber, 2022). İşten çıkarılan işçilerden biri, artık Aliağa gemi söküm bölgesinde çalışabileceği bir firmanın kalmadığını ifade etmiştir (Engerek, 2022).
2.6. Mekan: Yaşam mahallerinin periyodik bakımıyla ilgili sorunlar	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **İçme suları, sosyal tesisler, yemekhaneler ve koğuşlar**	• ÇSGB'na bağlı iş teftiş müfettişleri tarafından **2005** yılında Aliağa gemi söküm bölgesinde yapılan incelemede tespit edilen eksiklikler şu şekildedir: firmalardaki içme sularının tahlilleri yaptırılmamış olması; firmalardaki duş tesisleri, soyunma yerleri, tuvaletler ve koğuş binalarının kullanılamaz durumda olması; firmalarda genel olarak yemekhanenin olmaması ve koğuşların bakım ve temizliğinin yapılmamış olması (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2005). • **2019** yılında Aliağa gemi söküm bölgesindeki çalışan işçiler iş durdurma kararı almıştır. İşçilerin işverenlerden talep ettikleri arasında yemekhane, soyunma odası ve banyoların temiz tutulması hususu yer almıştır (Gazete Duvar, 2019).
2.7. Alet ve ekipmanlarla ilgili sorunlar	
2.7.1. İş aletlerinin tedariği ve periyodik bakımıyla ilgili sorunlar	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **Söküm sırasında kullanılan alet ve ekipmanlar**	• ÇSGB'na bağlı iş teftiş müfettişleri tarafından **2005** yılında Aliağa gemi söküm bölgesinde yapılan incelemede tespit edilen eksiklikler şu şekildedir: kaldırma ekipmanlarının periyodik kontrolleri yapılmamış durumda; ırgat makinesinin önünde bariyer bulunmamakta; ırgat daireleri yapısal olarak hasarlı durumda; ırgat makinesinin kayış kısmında koruyucu bulunmamakta ve yıpranmış halatlar kullanılmakta; kamyon ve vinçlerin hareketi esnasında

	sesli ve ışıklı sinyal sistemleri bulunmamaktadır (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2005).
	• Aynı bakanlık tarafından **2007** yılında yayınlanan denetim raporuna göre, bu konudaki eksiklikler hala devam etmektedir (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2007).
	• **Bilir (2020)**, söküm sahasında kullanılan kepçelerde alarm ve kameraların olmamasının, meydana gelen kazaların nedenlerinden biri olduğunu ifade etmiştir.
	• **2022** yılında yayınlanan Aliağa Gemi Geri Dönüşümü Sektör Analizi Raporu'nda vurgulanan konular şu şekildedir: iş alet ve ekipmanlarının bakımsız ve düşük kalitede olması ile eski teknolojiye dayanıyor olması; vinçlerin mevcut olmaması ya da sayıca yetersiz olması (İZKA, 2022).
2.7.2. Diğer alet ve ekipmanların tedariği ve periyodik bakımıyla ilgili sorunlar	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **Tehlikelere karşı uyarıcı alet ve ekipmanlar**	• Vardar ve Harjono (2002), **2000'lerin başında**, özellikle söküm sahalarında tehlikelere karşı uyarıcı tabela ve levhaların bulunmadığını ifade etmiştir.
	• ÇSGB'na bağlı iş teftiş müfettişleri tarafından **2005** yılında Aliağa gemi söküm bölgesinde yapılan inceleme sonuçlarına göre; firmalarda gerekli güvenlik işaretleri yok ya da yetersiz durumda, ırgat makine dairesinde uyarı levhaları bulunmamakta ve ırgat vinç yardımıyla geminin karaya çekilmesinde meydana gelen halat kopmaları sırasında çok sayıda kaza meydana gelmektedir (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2005).
• **Yangın söndürme sistemi**	• ÇSGB'na bağlı iş teftiş müfettişleri tarafından **2005** yılında Aliağa gemi söküm bölgesinde yapılan denetlemelerde tespit edilen eksiklikler şu şekildedir (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2005): firmalarda yangın ekiplerinin kurulmamış olması; mobil yangın söndürme cihazlarının olmaması ve olanların da kontrollerinin yapılmamış olması; yangın için basınçlı su sağlanamaması; yangın söndürme tatbikatının yapılmamış olması; yangın konusunda acil eylem planının hazırlanmamış olması.
	• Aynı bakanlık tarafından **2007** yılında yayınlanan denetim raporuna göre, bu konudaki eksiklikler hala devam etmektedir (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2007).
• **Topraklama tesisatı**	• ÇSGB'na bağlı iş teftiş müfettişleri tarafından **2005** yılında Aliağa gemi söküm bölgesinde yapılan inceleme sonuçlarına göre, firmalarda topraklama tesisatının periyodik kontrolleri yaptırılmamıştır (ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2005).
	• Aynı bakanlık tarafından **2007** yılında yayınlanan denetim raporuna göre, bu konudaki eksiklikler hala devam etmektedir (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2007).
• **Elektrik tesisatı**	• ÇSGB'na bağlı iş teftiş müfettişleri tarafından **2005** yılında Aliağa gemi söküm bölgesinde yapılan inceleme sonuçlarına göre, firmalarda elektrik tesisatlarının periyodik kontrolleri yaptırılmamıştır (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2005).
	• Aynı bakanlık tarafından **2007** yılında yayınlanan denetim raporuna göre, bu konudaki eksiklikler hala devam etmektedir (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2007).
• **SPG (sabit borulu gazlı söndürme) tesisatı**	• ÇSGB'na bağlı iş teftiş müfettişleri tarafından **2005** yılında Aliağa gemi söküm bölgesinde yapılan inceleme sonuçlarına göre; firmalarda SPG tesisatının uygunluğuna ve kontrolünün yapıldığına ilişkin bir belge bulunmamaktadır (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2005).
	• Aynı bakanlık tarafından **2007** yılında yayınlanan denetim raporuna göre, bu konudaki eksiklikler hala devam etmektedir (T.C. ÇSGB İş Teftiş Kurulu Başk., 2007).

2.8. Sökümün organizasyonunda yaşanan sorunlar	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **Söküm sürecinin işleyiş düzeni**	• ÇSGB'na bağlı iş teftiş müfettişleri tarafından **2005** yılında firmalarda yapılan denetlemelerde, Aliağa'da gerekli teknik detayları ve aşamaları içeren bir söküm sürecinin olmadığı ve sökümün 'gemi söküm planı' hazırlanmadan gerçekleştirildiği tespit edilmiştir (T.C. ÇSGB, 2005).
	• **2022** yılında işçilerle yapılan bir röportajda, geminin asbestli ve asbest söküm uzmanları tarafından sökülmesi gereken kısımlarının, gelişigüzel bir biçimde (bu konu hakkında herhangi bir bilgisi/uzmanlığı olmayan) 'keresteci' ekiplere söktürüldüğü ifade edilmiştir (Engerek, 2022).
2.9. Sökümde kullanılan yöntemlerden kaynaklanan sorunlar	
İhlal konuları	**Durum tespiti/iş sağlığı ve güvenliği maliyetleri**
• **Taşeronluk**	• Vardar ve Harjono (2002), **2000'lerin başında**, firmaların genellikle 1 ya da 2 taşeronu (müteahhiti) olduğunu ve bunların, köylüleri Aliağa'ya getirip söküm bitene kadar (geçici bir süreliğine) çalıştırdığını ifade etmiştir. Ayrıca bu sistemin, firmaları iş ve sosyal güvenliğin sağlanması konularındaki yükümlülüklerden kurtardığını da eklemişlerdir (Vardar ve Harjono, 2002).
	• **2013** yılında, yerel yönetim ve işçi derneklerindeki aktörlerden oluşan bir grup, güvencesiz çalışma koşullarını protesto ettikleri bir eylem yapmıştır. Aynı grup, güvencesiz çalışma koşullarının sebebi olarak taşeronluk (müteahhitlik) ve götürü uygulamalarına işaret etmiştir (Ege'nin Sesi, 2013) • **2013** yılında meydana gelen ve 2 işçinin ölümüyle sonuçlanan kazanın nedeni olarak taşeronluk (müteahhitlik) sistemine işaret edilmiştir (Yeni Asır, 2013
	• **2022** yılında yayınlanan Aliağa Gemi Geri Dönüşümü Sektör Analizi Raporu'na göre, müteahhitlik alanda hala devam etmektedir (İZKA, 2022). • **2022** yılında yayınlanan İSİG Meclisi raporunda, Aliağa gemi söküm sanayideki güvencesiz çalışma koşullarının ve kazaların/ölümlerin nedeni olarak, bu sefer götürü sistemine işaret edilmiştir (İSG Meclisi, 2022 • **2022** yılındaki işçi grevinin nedenlerinden biri olarak, götürü sisteminin sakıncaları da gösterilmiştir (soL Haber, 2022). • **2022** yılındaki bir haberde taşeronluk (müteahhitlik ve götürü) sisteminin sakıncaları şu şekilde ifade edilmiştir (Engerek, 2022): o Götürü usulü çalışma, işçilerin İş Kanunu'ndan doğan haklarını engellemektedir. o Böyle bir çalışma düzeni mesai saatlerine saygı duymamakta ve geç saatlere kadar çalışma söz konusu olmaktadır. o Bu çalışma düzeni İş Kanunu'nu tamamen ihlal etmektedir. o Müteahhitlik sistemi, zamanla işçiler üzerinde bir baskı unsuru haline gelmekte ve işçinin örgütlenmesini engellemektedir.
3. SÖKÜM SONRASI AŞAMADA SÖZ KONUSU İHLALLER	
İhlal konuları	**Durum tespiti/çevresel maliyetler**
• **Tehlikeli/Tehlikesiz atıkların uygun yöntemlerle bertarafı konusunun ihmal edilmesi**	• **1988** yılında dönemin belediye başkanı tarafından, gemilerde bulunan tehlikeli sıvı, yağ ve yakıtların doğrudan denize boşaltıldığı ifade edilmiştir (Bilir, 2020).
	• Vardar ve Harjono (2002) **2000'lerin başında**, katı ve sıvı tehlikeli atıkların herhangi bir ayırıma tabi tutulmaksızın tesislerin hemen yanındaki arsalara boşaltıldığını ifade etmiştir. Ayrıca sıvı atıkların bir kısmının, küçük tanklarda ve çukurlarda toplandığı ve daha sonra ya tesislerde yakıldığı ya da Tüpraş Rafinerisi'ne gönderildiği belirtilmiştir (Vardar ve Harjono, 2002).
	• **2013** yılında Aliağa'da meydana gelen fırtına sonucunda, söküm firmaları tarafından denize boşaltılan petrol, Çandarlı ilçe kıyılarına yayılmıştır (Dünyalılar, 2013).
	• **2022** yılındaki bir haberde işçiler, keresteciler tarafından geminin ahşap kısımlarının alınması esnasında, asbest içeren parça ve malzemelerin alandan tamamen uzaklaştırılmadığını ve bu parçaların firma sahalarına yayılmış halde kaldığını ifade etmiştir (Engerek, 2022).

	• **2022** yılında yayınlanan Aliağa Gemi Geri Dönüşümü Sektör Analizi Raporu'na göre, söküm firmalarında Atık Yakma Ünitesi ve Enerji Üretim Tesisi eksikliği tespit edilmiştir (İZKA, 2022).
• **Sökümden elde edilen yeniden kullanılabilir (2. el) malzeme ve ekipmanların kayda geçmemesi**	• Vardar ve Harjono (2002), **2000'lerin başında**, söküm sonunda elde edilen değerli parça/eşya ve ekipmanların (koleksiyon ürünleri), enformel piyasada işlem gördüğünü ifade etmiştir.
	• **2017** yılında yerel güvenlik birimleri tarafından, Aliağa gemi söküm sanayide, söküm sonunda elde edilen yeniden kullanılabilir yakıtların enformel yollardan ticaretinin yapıldığı tespit edilmiştir (Aliaga Ekspres, 2017).

TEZDEN ÜRETİLMİŞ YAYINLAR

Konferans Bildirileri

1. Gezer, B., Evren, Y., ve Yavan, N. (2024, 4–5 Nisan). *Institutions and space: The case of the Turkish shipbreaking industry* [Konferans bildirisi]. *Workshop on the GPN-EEG Nexus in Economic Geography: Rethinking Global Production Networks (GPN) and Evolutionary Economic Geography (EEG) in the Era of Great Transformations*, Ankara, Türkiye.
2. Gezer, B., Evren, Y., ve Yavan, N. (2024, 21–22 Haziran). *Institutions and institutional change: The case of the Turkish shipbreaking industry* [Konferans bildirisi]. *IGU CDES Conference – Asia in the Transforming Global Economy*, Beijing, Çin.
3. Gezer, B., Yavan, N., ve Evren, Y. (2024, 26–28 Haziran). *Territoriality and institutional change: What can we learn from the Turkish shipbreaking industry?* [Bildiri özeti]. *31st APDR Congress – Regional Innovation Ecosystems and Sustainable Development* (ss. 180–181), Porto, Portekiz.
4. Gezer, B., Yavan, N., ve Evren, Y. (2025, 12–15 Nisan). *Comparative analysis of institutional context: Different institutional dynamics in Turkish shipbreaking and ELV dismantling industries* [Bildiri özeti]. *IGU Egypt Thematic Conference 2025* (ss. 1–2), Kahire, Mısır.

Makaleler

1. Gezer, B., Evren, Y. ve Yavan, N. (2025). Yer değiştirmenin endüstriyel organizasyon üzerindeki etkisi: Türk gemi söküm endüstrisi örneği. *Planlama.* Yayınlanmak üzere.