

ARAŞTIRMA / ARTICLE

Türk Gemi Söküm Endüstrisinin Yer Değiştirme Dinamikleri ve Düzenleyici Çerçeve Bağlamında İlişkisel Ekonomik Coğrafya Perspektifinden Analizi

Understanding Relocation Dynamics and the Changing Regulatory Framework of the Turkish Shipbreaking Industry: An Empirical Analysis from a Relational Economic Geography Perspective

 Büşra Gezer,¹  Yiğit Evren,¹  Nuri Yavan²

¹Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul

²Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Ankara

ÖZ

Türkiye’de gemi söküm endüstrisi, görece zayıf düzenlenmiş çalışma koşulları ile çevre ve iş sağlığı ve güvenliği standartlarını (İSG) yükseltmeyi amaçlayan uluslararası düzenlemeler arasında uzun süredir devam eden gerilimlerle karakterize edilmektedir. Çevre ve İSG üzerinde yarattığı olumsuz etkiler nedeniyle 1970’lerin ortasında Haliç’ten Aliğa’ya taşınan bu endüstri, günümüzde benzer sorunlarla Aliğa’daki faaliyetlerine devam etmektedir. Endüstrinin söz konusu bağlamı, mekân, çevre, emek ve düzenlemeler arasındaki ilişkilerin karmaşık doğasını göz önüne sererek gelişmekte olan bir ekonomik peyzajın dinamiklerini ve dönüşümünü analiz etmek için zengin bir ampirik zemin sunmaktadır. Çalışmada, Türk gemi söküm endüstrisinin tarihsel süreç içinde geçirdiği dönüşüm ilişkisel ekonomik coğrafya perspektifinden ele alınmaktadır. Bu yaklaşım ekonomik eylemi, analizin merkezine almakta; aktör ağları içinde sürekli olarak yeniden üretilen ve mekân tarafından filtrelenen bir sosyal eylem olarak kabul etmektedir. Çalışma, Türk gemi söküm endüstrisinde üretim organizasyonunun firma düzeyindeki yeni mekânsal ve kurumsal gereklilikler karşısında nasıl dönüştüğünü ortaya koymak için mekân-zamansal bir çerçeve sunmaktadır. Çalışma, nitel bir araştırma olarak tasarlanmış ve sektör temsilcileriyle 33 yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşme gerçekleştirilmiştir. Elde

ABSTRACT

In Turkey, the shipbreaking industry is characterized by long withstanding tensions between relatively unregulated labour conditions and the international regulations aimed towards raising environmental and occupational health and safety standards. Furthermore, this industry was relocated from Istanbul to Izmir in the mid-1970s. This context displays complex relationships between space, environment, labour, and regulations, thus providing a rich empirical basis to analyse the conditions of a burgeoning economic landscape. To explain the industry’s transformation, we employ the perspective of relational economic geography. In this perspective economic action is the main focus of analysis and viewed as social action that is constantly reproduced within agentic networks and filtered by space. In this context, our study aims to provide a spatio-temporal focus to illustrate how the Turkish shipbreaking industry has been transformed in the face of new spatial and institutional requirements. We designed our research in a qualitative fashion. Thirty-three in-depth interviews were carried out with various individuals from the local industry. Our findings indicate that the impacts of relocation and the changing regulations on the industry are felt at different temporal and organisational

Bu makale, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü’nde Prof. Dr. Yiğit Evren ve Prof. Dr. Nuri Yavan’ın eş danışmanlığında Büşra Gezer tarafından yürütülen doktora tezinden üretilmiştir.

Geliş tarihi: 30.12.2024 Kabul tarihi: 10.03.2026

Online yayımlanma tarihi: 27.03.2026

İletişim: Büşra Gezer

e-posta: bgezer@yildiz.edu.tr



edilen bulgular, yer değiştirme ve düzenleyici çerçevedeki değişimlerin endüstri üzerindeki etkilerinin farklı zamansal ve organizasyonel katmanlarda hissedildiğini ortaya koymaktadır. Bu bağlamda yer değiştirme, uzun vadede yerel değer zincirini kademeli bir biçimde dönüştürüp yeni aktörlerin ortaya çıkmasının nn açarken; düzenlemelerdeki değişimler; endüstrideki yerleşik pratiklerin görece kısa vadede yenileriyle değişmesine neden olmuştur. Firma düzeyinde mevcut pratikler büyük lde yok olurken yenilerinin ortaya çıkması, firmaların değişen düzenlemelere uyum sağlama yeteneklerine bağlı olarak farklı Őekillerde gözlenmiştir.

Anahtar sözcükler: Düzenleyici ereve; gemi söküm; Haliç ve Aliağa; ilişkisel ekonomik coğrafya; yer değiştirme.

layers. While the former has gradually transformed the local value chain and paved the way for the emergence of new agents, the latter was abrupt and resulted in the replacement of some of the old business practices with new ones. At the firm level, the death and birth of new routines are observed differently depending on the ability and willingness of firms to adapt to enacted laws.

Keywords: Regulatory framework; shipbreaking, Hali and Aliağa; relational economic geography; relocation.

I. Giriş

Gemi söküm endüstrisi, evre, emek piyasası ve yasalar-yönetmelikler bağlamında i ie geçmiş çeşitli dinamiklerin Şekillendirdiği bir iktisadi faaliyettir. Çevresel etkiler ile iş sağlığı ve güvenliği (İSG) bakımından yüksek riskleri bünyesinde barındıran bu sektör, aynı zamanda hurda elik ve metal gibi girdileri sağlayarak ağır sanayinin dngselliğine yerel ve küresel ölçekte katkı sağlamaktadır. Bu karakteristik özellikleri nedeniyle gemi sökümü, ekonomik, çevresel ve toplumsal gerilimlerin yoğunlaştığı bir iktisadi faaliyet kolu olarak öne çıkmaktadır. Nitekim gemi söküm faaliyetlerinin Bangladeş, Hindistan ve Pakistan gibi coğrafyalarda ekseriyetle emek yoğun ve görece denetimsiz örgütlenmesi, bu sektörün çevresel etiklerini ve toplumsal maliyetlerini giderek daha görünür kılmaktadır. Bu noktada, Avrupa Birliği'nin (AB) evre ve İSG standartlarını yükseltmeye yönelik attığı adımlar, bir yönüyle gemi söküm endüstrisinin küresel ölçekli coğrafyasını Őekillendirmekte, diğer yönüyle bu sektörü yerel ölçekli tartişmaların odağına taşımaktadır. Tüm bu eğilimler işiğinde, gemi söküm sektörünü ilişkisel olarak analiz edilmeyi gerektiren, stratejik, aynı zamanda bereketli bir araştırma alanı olarak değerlendirmek mümkündür.

Bu bağlamda Türk gemi söküm endüstrisi, söz konusu küresel gerilimleri yerel ölçekte görünür kılan ayırt edici bir örnek oluşturmaktadır. Bu ayırt edici nitelik, endüstrinin zaman içinde farklılaşan yer seçim dinamiklerinde açıkça izlenebilmektedir. Zira gemi söküm faaliyetleri 1920'lerden itibaren İstanbül'un merkezindeki Haliç'te, gemi yapım ve bakım-onarım faaliyetleriyle i ie bir biçimde sürdürülmüş; ancak Haliç'te artan çevresel baskılar ve kentleşme dinamikleri nedeniyle 1970'li yıllarda bütünüyle Aliağa'ya taşınmıştır (Bilir, 2020; ndeş, 2017; zer, 2005). Bu geçiş, yalnızca gemi söküm endüstrisinin yer değiştirmesiyle sınırlı kalmamıştır. Aynı dönemde gemi bakım-onarım faaliyetlerinin Tuzla'ya, ilerleyen

yıllarda ise gemi yapım faaliyetlerinin Yalova'ya yönlendirilmesiyle (Yavan ve Kalelioğlu, 2023), İstanbül merkezli denizcilik endüstrisi bütüncül bir mekânsal yeniden yapılanma sürecine girmiştir.¹ Literatürde "tam yer değiştirme" olarak tanımlanan bu süreç (Liao ve Chen, 2011; Zhu ve He, 2013), yalnızca sökümün coğrafı konumunu değiştirmekle kalmamış; endüstrinin etkileşim örüntülerinin, organizasyon biçimlerinin ve yenilik patikasının baştan kurgulandığı ilişkisel bir yeniden yapılanmaya yol açmıştır. Bu erevede, Haliç'te tersaneler, kalafat (bakım-onarım) yeri ve söküm sahaları arasında gelişen yoğun ve geçirgen ilişkiler ağı, Aliağa'da daha geniş parseller, farklı aktör kompozisyonları ve sökümün artan leği eşliğinde yeni bir mekânsal bağlam içinde yeniden kurulmuştur. Bu yönüyle Türk gemi söküm endüstrisi, yer değiştirmenin ekonomik faaliyetlerin yalnızca gerçekleştiği mekn değil, aynı zamanda bu faaliyetlerin ilişkisel bağlamını da dönüştüren bir süreç olduğunu gözlemlemeye elverişli bir ampirik zemin sunmaktadır.

Yer değiştirmenin yarattığı yeniden yapılanma, Türk gemi söküm endüstrisinde ilerleyen yıllarda bu kez kurumsal bir hat üzerinden yeniden üretilmiştir. Bu durum, ekonomik faaliyetlerdeki dönüşümlerin yalnızca mekânsal süreçlerle değil, düzenleyici çerçevede meydana gelen değişimlerle de gerçekleşebildiğini göstermektedir. Nitekim formel kurallar düzleminde gerçekleşen müdahaleler; aktörler arasındaki etkileşimleri, yerleşik pratikleri ve bu pratikleri sürdüren aktörlerin rollerini dönüştüren temel dinamikler arasında yer almaktadır (Glückler ve Lenz, 2016). Türk gemi söküm endüstrisinde bu tür bir müdahale, 2013 yılında Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi tarafından kabul edilen AB Gemi Geri Dönüşüm (GGD) Yönetmeliği ile buna eşlik eden Avrupa GGD Tesisleri Listesi uygulamasıyla ortaya çıkmıştır. Bu düzenlemeler, gemi söküm faaliyetlerini evre ve İSG standartlarıyla uyumlu hâle getirmeyi; bu doğrultuda sökümün hangi koşullarda, hangi tesislerde ve hangi prosedürlere altında gerçekleştirileceğini yeniden tanımlamayı amaçlamıştır. AB bayraklı gemilerin önemli

¹ Haliç'in yaşadığı desantralizasyon süreci sonucunda, gemi söküm faaliyetleri Aliağa Gemi Söküm Sanayi Bölgesi'nde, gemi yapım ve bakım-onarım sanayisi ise Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde yoğunlaşmıştır. Ancak özellikle 2000'li yıllarla birlikte gemi yapım faaliyetlerinin Yalova bölgesinde gelişe gösterdiği dikkati çekmektedir (Bilir, 2020; ndeş, 2017; Yavan ve Kalelioğlu, 2023). Bununla birlikte, bu çalışmanın araştırma soruları ve argümanları yalnızca gemi söküm endüstrisine odaklanmaktadır.

bir bölümünü söken (NGO Shipbreaking Platform, 2023) ve Avrupa hurda gemi pazarında merkezi bir konumda bulunan Türk gemi söküm endüstrisi açısından bu müdahale belirleyici bir eşik oluşturmuştur. Aliğa'daki firmaların bu pazarda varlığını sürdürebilmesinin doğrudan düzenlemelere uyuma bağlanması, 2013 sonrasında endüstride uzun süredir yerleşik olan çalışma düzenlerini, organizasyonel ilişkileri ve pratikleri dönüştüren kurumsal bir kırılmayı tetiklemiştir.

Bu çalışmada gemi söküm endüstrisinde yer değiştirme ve düzenleyici müdahalelerle ortaya çıkan dönüşümler, Bathelt ve Glückler'in (2003; 2011) ekonomik coğrafya literatürü kapsamında geliştirdikleri *ilişkisel yaklaşım* doğrultusunda ele alınmaktadır. Bu yaklaşım, sosyal ve ekonomik süreçlerin aktörler arasındaki ilişkilerin mekânsal bir mercekten incelenmesi yoluyla kavranabileceğini ileri sürmekte; ekonomik eylemi belirli bağlamlar içinde kurulan karşılıklı etkileşimler ağı üzerinden düşünmeyi önermektedir. Bu çerçevede aktörler arasındaki ilişkiler, *etkileşim*, *organizasyon*, *yenilik* ve *evrim* olmak üzere dört analitik boyut üzerinden çözümlenmektedir (Bathelt ve Glückler, 2003; 2011). Etkileşim, aktörlerin birbirleriyle hangi yollarla temas kurduklarını ve bilgi ile diğer kaynakları karşılıklı meşru beklentiler ve yaptırımlar temelinde kurumlar aracılığıyla nasıl öğrendiklerini ve dolaşıma soktuklarını görünür kılarken; organizasyon, bu etkileşimler temelinde üretimin firma içinde ve firmalar arasında nasıl yapılandırıldığını ortaya koymaktadır. Yenilik, söz konusu ilişkisel yapılanmalar içinde yeni ürün ve süreçler ile teknolojilerin nasıl doğduğunu ifade ederken; evrim, geçmişte alınan kararların ve etkileşimlerin günümüzdeki eylem ve süreçleri nasıl yönlendirdiğini açıklamaktadır. Bununla birlikte evrim boyutu, Bathelt ve Glückler'in (2003; 2011) çerçevesinde olduğu gibi diğer boyutlarla eşdeğer ayrı bir eksen olarak değil; bu boyutların her biriyle karşılıklı etkileşim içinde olan zamansal bir mercek olarak yeniden yorumlanmaktadır. Bu yorum, etkileşim, organizasyon ve yeniliğin zaman içinde oluşan gelişme patikaları boyunca nasıl şekillendiğini, biriktiğini ve dönüştüğünü analitik olarak izlemeye imkân tanımaktadır.

Bu çalışma, Türk gemi söküm endüstrisinin yapısını ve tarihsel gelişimini ilişkisel ekonomik coğrafya perspektifiyle ele alarak etkileşim, organizasyon ve yenilik boyutlarında meydana gelen dönüşümleri hem mekânsal hem de zamansal bir mercekten incelemeye amaçlamaktadır. Bu inceleme, söz konusu üç boyutta gözlenen dönüşümleri tetikleyen iki temel dinamik etrafında kurgulanmaktadır: yer değiştirme ve düzenleyici çerçevede meydana gelen değişimler. Çalışma, bölgesel kalkınma literatüründe yer değiştirmenin ilişkisel sonuçlarına odaklanan tartışmaları (Knoben, 2007, 2011; Knoben vd., 2008; Knoben ve Oerlemans, 2005, 2008; Weterings ve Knoben, 2013) Bathelt ve Glückler'in (2003; 2011) ilişkisel ekonomik coğrafya yaklaşımlarıyla birlikte değerlendirmektedir. Ayrıca, düzenlemeler ile yerleşik pratikler arasındaki etkileşimi açıklayan 'sarsma' mekanizmasını (Glückler ve Lenz, 2016) Türk gemi

söküm endüstrisi bağlamında ampirik olarak sınamaktadır. Böylece çalışma hem mekânsal yeniden konumlanmanın hem de formel kurallardaki değişimlerin etkileşim, bir endüstrinin organizasyon ve yenilik boyutlarında nasıl farklı gelişme patikaları ürettiğini göstererek ilişkisel ekonomik coğrafya yazınına ampirik bir katkı sunmaktadır.

Çalışma, yukarıda ortaya konan amaç doğrultusunda nitel bir araştırma olarak tasarlanmıştır. Bu kapsamda, Türk gemi söküm endüstrisinin Haliç ve Aliğa dönemlerinde farklı pozisyonlarda yer almış kamu ve özel sektör temsilcileri, firma sahipleri ile çalışanları, taşeronlar, çevre ve İSG uzmanları, sektörle ilişkili araştırmacılar ve sivil toplum aktörleriyle toplam 33 yarı yapılandırılmış görüşme gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler, ulusal ve uluslararası düzenlemeler, sektör raporları ve tarihsel kaynakları içeren doküman analiziyle birlikte değerlendirilerek çok katmanlı bir veri seti elde edilmiştir. Ayrıca görüşmelerin çözümlemesinde tematik kodlama yönteminden yararlanılmış; bu yolla endüstrinin tarihsel gelişiminde belirleyici olan kırılma anları ile etkileşim, organizasyon ve yenilik boyutlarında ortaya çıkan yeniden yapılanma süreçleri analitik olarak görünür kılınmıştır.

Makale altı bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünün ardından ikinci bölümde, ekonomik coğrafyada ilişkisel yaklaşım ele alınmakta; yer değiştirme ve düzenleyici çerçevede meydana gelen değişimlerin ekonomik faaliyetlerin ilişkisel boyutları üzerindeki etkileri kuramsal olarak tartışılmaktadır. Üçüncü bölümde araştırma yöntemi ve veri kaynakları açıklanmaktadır. Dördüncü bölümde ampirik bulgular, Haliç (1920–1974) ve Aliğa dönemleri üzerinden tarihsel bir hat izlenerek sunulmakta; Aliğa dönemi 1977–2012 ve 2013 sonrası olmak üzere iki alt dönem çerçevesinde incelenmektedir. Beşinci bölümde bu bulgular kuramsal tartışmalarla ilişkilendirilerek değerlendirilmekte, son bölümde ise çalışmanın temel sonuçları ve ilişkisel ekonomik coğrafya yazınına sunduğu katkılar ortaya konulmaktadır.

2. Kavramsal ve Analitik Çerçeve

2.1. Ekonomik Coğrafyada İlişkisel Yaklaşım

İlişkisel bir perspektiften ekonomik coğrafyada sosyal ve ekonomik süreçlerin nasıl işlediği ve ne tür sonuçlar ürettiği, bu süreçlerde rol oynayan aktörler arasındaki ilişkilerin mekânsal bir mercek aracılığıyla analiz edilmesiyle anlaşılabilir. Bu çerçevede ilişkisel ekonomik coğrafya yaklaşımı aktörler arasındaki ilişkileri açıklayıcı bir değişken olarak ele alınmakta ve birbirleriyle ilişkili dört analitik boyut üzerinden incelenmektedir (Bathelt ve Glückler, 2003; 2011): etkileşim (*interaction*), organizasyon (*organization*), yenilik (*innovation*) ve evrim (*evolution*). Bu boyutlardan ilk ikisi, aktörlerin bir araya gelme ve iletişim kurma biçimleri (etkileşim) ile bu etkileşimler temelinde şekillenen organizasyonel yapıları (organizasyon) ifade etmektedir. Diğer iki boyut ise söz konusu organizasyon-

nel yapılanmalar sonucunda ortaya çıkan yeni ürün ve süreç teknolojileri (yenilik) ile geçmişte alınan kararların etkileşim, organizasyon ve yenilik boyutlarında zaman içinde meydana gelen dönüşümlere nasıl yön verdiğini (evrim) ortaya koymaktadır. Bu doğrultuda Bathelt ve Glückler (2003; 2011), ekonomik coğrafyayı aktörler arasındaki ilişkiler ve bu ilişkilerin yön verdiği eylemler üzerinden yeniden temellendirerek, ortaya çıkan süreç ve mekânsal oluşumların (uzmanlaşma, kümelenme, yığılma vb.) bağlamsal (*contextual*), patika bağımlı (*path-dependent*) ve olumsal (*contingent*) nitelikler taşıdığını ileri sürmektedirler. Başka bir ifadeyle, ekonomik aktörlerin eylemleri sosyal ve kurumsal ilişkilerle örülü bir bağlam içinde şekillenmekte, geçmiş kararların mirasından etkilenmekte; ancak yine de öngörülemelik özelliğini korumaktadır.

Bathelt ve Glückler'in (2003; 2011) ekonomik coğrafyaya yönelik ilişkisel yaklaşımları, Storper'in (1997) benzer ekonomik ve sosyal süreçleri teknoloji, organizasyon ve mekân boyutları üzerinden ele aldığı "Kutsal Üçlü" (*Holy Trinity*) modelinin yeniden formülasyonuna dayanmaktadır. Ancak bu formülasyon, Storper'in (1997) yaklaşımının reddi üzerinden değil; mekânın ekonomik süreçlerdeki rolünün ele alınış biçiminde gerçekleştirilen görece radikal bir yeniden kavramsallaştırma üzerinden şekillenmektedir. Bu bağlamda Bathelt ve Glückler'in (2003; 2011) çerçevesinde mekân, artık açıklayıcı ve kurucu bir değişken değildir ya da bağımsız bir analitik boyut olarak ele alınmamaktadır. Aksine mekân; etkileşim, organizasyon, yenilik ve evrimin gerçekleştiği ilişkisel bir bağlam olarak kavramsallaştırılmaktadır. Bu yönüyle mekân, ekonomik süreçlerin analizinde belirleyici bir neden olmaktan ziyade, söz konusu süreçlerin incelendiği ve anlam kazandığı onlara erişimi mümkün kılan analitik bir merceğe (coğrafi lens) işlevi görmektedir.

Bathelt ve Glückler (2003; 2011), mekânın ele alınış biçimi üzerinden gerçekleştirdikleri yeniden kavramsallaştırmayı, Storper'in (1997) modelinde mekânın yanlış yorumlara açık olabilecek şekilde konumlandırılmış olmasına dayandırmaktadırlar. Yazarlara göre mekânın modelde başlı başına bir araştırma nesnesi olarak ön plana çıkarılması, onun teknoloji ve organizasyon boyutlarından yalıtılmış bir biçimde ele alınmasına yol açmaktadır. Bu durum ise çeşitli kurumsal riskleri beraberinde getirmektedir. Öncelikle, mekânsal süreçlerin bağımsız nedensel mekanizmalar üzerinden açıklanmasına zemin hazırlayarak, mekânsal yasalar geliştirmeye yönelen bölge bilimi temelli yorum ve çıkarımlara kapı aralamaktadır (Bathelt ve Glückler, 2003; 2011). Daha açık bir ifadeyle yazarlar, mekânsal süreçleri sosyal ve ekonomik süreçlerle aynı seviyeye yerleştirmenin tehlikeli olduğunu, bunun bir nevi mekânsal fetişizm tuzağına düşme riski yarattığını düşünmektedirler.

Ayrıca mekânın, teknoloji ve organizasyonla eş statüde ancak onlardan ayrı bir boyut olarak ele alınması, bu boyutların gömülü oldukları bağlamlarla aralarındaki ilişkinin koparılmasına neden olmaktadır. Bu nedenle Bathelt ve Glückler (2003;

2011), ekonomik süreçlerin ne mekâna içkin yasalarla ne de mekândan bağımsız soyut mekanizmalarla açıklanabileceğini; aksine, aktörler arasındaki ilişkiler üzerinden yapılandırılmış bir analitik çerçeve içinde kavranması gerektiğini ileri sürmektedirler. Dolayısıyla mekân, ekonomik coğrafyada sosyal ve iktisadi süreçlerin incelenmesinde kavramsal ve analitik olarak ayrı bir analiz boyutu olarak değil, bunlara erişime imkân veren bir *perspektif* olarak analize dahil edilmelidir. Çünkü aksi durumda, teknoloji ve organizasyon boyutunun sanki mekânsal perspektifi yokmuş gibi bir durum ortaya çıkmaktadır ki bu mekânı bir lens/mercek olarak gören ilişkisel yaklaşıma uygun değildir. İlişkisel yaklaşımda mekân, ekonomik ve sosyal süreçlerin belirleyicisi ve aktörü değildir; ancak söz konusu süreçlerden yalıtık ve azade de değildir. Yazarlar her zaman, coğrafi bir bakışın ilişkisel analizi zenginleştireceği ve böylece ekonomik ilişkilerin daha iyi kavranmasına yol açacağını ileri sürmektedirler. Bu çerçevede söz konusu boyutlar aşağıdaki gibi kavramsallaştırılmaktadır (Bathelt ve Glückler, 2003; 2011):

- **Etkileşim:** Bireysel ve/veya kolektif aktörlerin hangi yollarla bir araya geldiklerinin, nasıl bir etkileşim deseni ortaya koyduklarının, ne şekilde öğrendiklerinin ve bu etkileşimlerin zaman içinde ürettiği sonuçların analizine odaklanmaktadır. Bu çerçevede ekonomik aktörler arasındaki etkileşimler; yaratıcı çeşitlenme, etkileşimli öğrenme ya da kolektif bilgi üretimi gibi nitelik ve kapsam bakımından farklı biçimler alabilmektedir. Bu etkileşim biçimleri, yalnızca bilgi ve deneyimin dolaşımını mümkün kılmakla kalmamakta, aynı zamanda organizasyon ve yenilik boyutlarını birbirine bağlayan temel araçlar olarak da işlev görmektedir. Bu süreçte formel ve enformel kurumlar ile yerleşik rutin ve pratikler, etkileşimi kimi zaman sınırlayan, kimi zaman ise mümkün kılan çerçeveler sunmaktadır. Bununla birlikte, refleksif bir ilişki içinde, bu unsurlar süregelen etkileşimler aracılığıyla dönüşmekte ve zamanla yeni kurumlara, rutinlere ve pratiklere evrilmektedir. Etkileşimin bir diğer önemli çıktısı ise yeni ürün ve süreçlerin ortaya çıkması, yani yeniliktir.
- **Organizasyon:** Hem firma içinde hem de firmalar arasında hammadde ve diğer girdilerin nasıl koordine edildiğine odaklanmaktadır. Bu koordinasyon, kimi zaman dikey entegrasyon, kimi zaman ise dikey ayrışma biçiminde gerçekleşmektedir. İlki, değer zincirinin hangi aşamalarında firma dışındaki aktörlerle iş birliği yapılacağına, başka bir ifadeyle hangi ara ürün ve girdilerin kimlerden temin edileceğine ilişkin kararlara dayanmaktadır. İkincisi ise değer zincirinin hangi aşamalarının hangi bölgelerde ya da ülkelerde gerçekleştirileceğine ve bu yerlerde kimlerle ilişki kurulacağına yönelik tercihlerle belirlenmektedir. Bu kararların yanı sıra, her iki organizasyon biçimi de firmaların mekânsal yakınlığı, benzer kurumsal bağlamlarda konumlanmaları ve tabi oldukları kurumlar tarafından şekillenmektedir. Burada söz konusu kurumlar, bir yandan normlar, değerler ve

alışkanlıklar gibi enformel kurallar ile bu kurallar doğrultusunda somutlaşan ticari olmayan karşılıklı bağımlılıkları (*untraded interdependencies*) (Storper, 1997); diğer yandan ise yasa ve yönetmelikler gibi formel kuralları kapsamaktadır. Dolayısıyla organizasyon boyutunun mekânsal bir perspektiften analizi, yukarıda tartışılan faktörlerin her birinin birlikte ele alınmasını gerektirmektedir.

- **Yenilik:** Bu boyut kapsamında, firma içinde ya da firmalar arasında yeni teknolojilerin nasıl üretildiği ve teknolojik değişimin hangi dinamikler doğrultusunda gerçekleştiği ele alınmaktadır. Bu kapsamda bilginin yaratımı, kullanımı ve yayılımı ile ürün, süreç, organizasyon ve pazarlama yeniliklerinin üretimi ve farklı aktörlerce uygulanması ve benimsenmesi yenilik boyutunun diğer unsurlarını oluşturmaktadır. Bu süreçler, aktörler arasındaki etkileşimler, ekonomik faaliyetlerin mekânsal organizasyonu ve kurumlar tarafından birlikte şekillendirilmektedir. Bu nedenle belirli bir bağlamda yeniliğin nasıl ortaya çıktığı ve zaman içinde nasıl bir patika izlediği, ancak bu üç unsurun bir arada ele alınmasıyla anlaşılabilir. Bu nedenle, organizasyonel değişimler belirli normlar ve pratikler etrafında şekillenirken; teknolojik değişimler yerleşik rutinleri izleyen gelişme patikaları ortaya koymaktadır. Aynı zamanda evrim boyutu doğrultusunda, sosyal ve ekonomik süreçler ile bu yapısal unsurlar arasında refleksif bir ilişki bulunduğu varsayıldığından; normlar, pratikler ve rutinler de içinde yer aldıkları sosyo-ekonomik koşullardaki dönüşümlerden karşılıklı olarak etkilenmektedir. Evrimsel boyut, ekonomik ve sosyal ilişkilerin birbirinden ayrılamaz, bağlama ve önceki deneyimlere gömülü olduğunu kabul etmektedir. Seçim ve kalıtım süreçleri mevcut teknolojilerin hakimiyet biçimi, inovasyon süreçlerinin benimsenme şekli ve yeni endüstrilerin gelişim seyri üzerinde önemli etkilere sahiptir. Nihayetinde evrim boyutu, sosyal ve ekonomik süreçlerin patika bağımlı olduğunu ve bu nedenle de deneyime ve birikime bağlı olarak ilerlediğini, dolayısıyla hem bugün hem de gelecek üzerinde güçlü sonuçlar yaratabileceğini ortaya koymaktadır.

Bununla birlikte bu çalışmada, Bathelt ve Glückler'in (2003; 2011) ilişkisel çerçevelerinde mekân için önerdikleri yaklaşım paralel olarak 'evrim' boyutunun da yeniden düşünülmesi gerektiği ileri sürülmektedir. Zira etkileşim, organizasyon ve yenilik boyutları, sosyal ve kurumsal ilişkilerle örülü bir bağlama, yani mekâna gömülü olmakla birlikte, aynı zamanda tarihsel bir süreklilik içinde oluşmakta, dönüşmekte ve anlam kazanmaktadır. Bu nedenle evrim, Bathelt ve Glückler'in

(2003; 2011) önerdikleri gibi diğer boyutlarla eş statüde ayrı bir boyut olarak değil; etkileşim, organizasyon ve yeniliğin incelendiği zamansal bir mercak olarak ele alınmaktadır. Böylece bu yaklaşımın, ekonomik süreçlerin yalnızca nerede değil, aynı zamanda nasıl ve hangi tarihsel koşullar altında biçimlendiğini birlikte kavramaya imkân tanıyacağı öngörülmektedir.

2.2. Yer Değiştirme

Sosyal ve ekonomik eylemin ilişkisel boyutları, aktörlerin belirli bir zaman ve mekân bağlamında geliştirdikleri karşılıklı etkileşimler ve ilişkiler bütünü üzerinden şekillenmektedir (Bathelt ve Glückler, 2003; 2011). Bu ilişkisel yapı, ekonomik, politik veya çevresel krizler, işgücü piyasasındaki dönüşümler, teknolojik değişimler ve düzenleyici müdahaleler gibi süreçler aracılığıyla sarsılabilir ve yeniden yapılandırılabilir. Bu süreçler arasında yer değiştirme, aktörler arası ilişkiler ile üretim ağlarının mekânsal organizasyonunu dönüştürmesi bakımından ekonomik eylemin ilişkisel boyutlarını yeniden şekillendiren temel dinamiklerden biri olarak öne çıkmaktadır.

Yer değiştirme, genel olarak "ekonomik faaliyetlerin mekânsal yeniden dağılımıyla sonuçlanan bir lokasyonel düzenleme biçimi" olarak tanımlanmaktadır (Zhu ve He, 2013, s. 344). Ancak bu tanım, yer değiştirmenin ardındaki karar süreçlerinin niteliğini ve bu sürecin firmalar açısından nasıl işlediğini tek başına açıklamakta sınırlı kalmaktadır. Nitekim yer değiştirmenin, neoklasik yaklaşımın varsayımları ışığında rasyonel bir optimizasyon süreci olmaktan ziyade; firma içi dinamikler, mekâna özgü koşullar ve genel ekonomik-kurumsal çevre arasındaki karşılıklı etkileşimler çerçevesinde şekillendiği ampirik çalışmalarla ortaya konmuştur (Hu vd., 2008; van Dijk ve Pellenbarg, 2000).

Bu bağlamda yer değiştirme, firmaların üretim faaliyetlerini yeniden konumlandırmalarına yol açan çok boyutlu ve birbirini tamamlayan nedenlerin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Bu nedenlerin başında, özellikle emek yoğun endüstrilerde belirleyici olan işgücü maliyetlerini düşürme ve toplam üretim maliyetlerini azaltma hedefi gelmektedir (Liao ve Chen, 2011; Zhu ve He, 2013). Ancak maliyet unsuru yalnızca ücretlerle sınırlı olmayıp, altyapı olanakları, ulaşım ve lojistik giderleri ile hammaddeye erişim gibi üretimin mekâna bağlı bileşenlerini de kapsamaktadır (Liao ve Chen, 2011; Zhu ve He, 2013). Buna ek olarak, yaptırım gücü giderek artan çevresel ve kurumsal düzenlemeler, özellikle çevreyi kirletici endüstrilerde faaliyet gösteren firmalar üzerinde güçlü bir baskı oluşturmaktadır (Liao ve Chen, 2011; Zhu ve He, 2013). Bu baskı, firmaları üretimin belirli aşamalarını ya da tüm üretim faaliyetlerini görece zayıf düzenleyici çerçevelere sahip bölgelere taşımaya zorlamaktadır. Yer değiştirmenin bir diğer önemli nedeni ise küresel üretim ağları içinde faaliyet gösteren firmaların verimlilik artışı, esneklik kazanımı ve rekabet gücünü sürdürme yönündeki stratejik arayışları olarak karşımıza çıkmaktadır (Kiss, 2007).

Bu çerçevede yer değiştirme, endüstrinin faktör yoğunluğuna, üretim aşamalarının değer yaratma düzeylerine ve firmaların hizmet ettikleri pazarların niteliğine bağlı olarak farklı mekânsal ve organizasyonel örüntüler üreten dinamik bir yeniden yapılanma süreci olarak şekillenmektedir (Kiss, 2007; Liao ve Chen, 2011; Zhu ve He, 2013). Nitekim bu süreç, firmaların üretimi bütünüyle başka bir mekâna taşıyıp taşımamasına, üretim sürecinin hangi aşamalarını yeniden konumlandığına ve mekânsal hareketliliğin ne ölçüde fiil olduğuna bağlı olarak farklı yer değiştirme türleri altında sınıflandırılmaktadır. Bu bağlamda literatürde, yer değiştirmenin söz konusu mekânsal ve organizasyonel örüntüleri “tam (*complete*) yer değiştirme” (Liao ve Chen, 2011; Zhu ve He, 2013), “kısmi (*partial/stratified*) yer değiştirme” (Kiss, 2007; Liao ve Chen, 2011; Zhu ve He, 2013) ve “dolaylı (*pseudo*) yer değiştirme” (Liao ve Chen, 2011; Zhu ve He, 2013) olmak üzere üç temel biçimde ele alınmaktadır.

Tam yer değiştirme, işletmelerin buldukları yerdeki tüm iktisadi faaliyetlerini sonlandırmalarını ve bir başka yere taşınmalarını ifade etmektedir (Zhu ve He, 2013). Bu davranış kalıbı, yüksek taşınma maliyeti gerektirmeyen emek yoğun sektörlerde ve kurumsal düzenlemelerin yarattığı yer değişikliği baskılarına maruz kalan kirletici sektörlerde sıklıkla gözlemlenmektedir (Liao ve Chen, 2011). Buna karşılık kısmi yer değiştirme, üretimin sadece belli başlı kısımlarının taşınmasına karşılık gelmektedir. Burada taşınmayı gerektiren ana motivasyon, firmaların ekseriyetle emek yoğun ve düşük katma değerli aşamalarını daha düşük maliyetli bölgelere kaydırarak üretim maliyetlerini minimize etmeleridir (Kiss, 2007; Liao ve Chen, 2011; Zhu ve He, 2013). Dolaylı yer değiştirme ise firmaların üretim faaliyetlerini fiilen taşımaksızın mekânsal olarak yeniden organize etmeleri anlamına gelmektedir (Liao ve Chen, 2011; Zhu ve He, 2013). Bu strateji, dış kaynak kullanımı yoluyla farklı bölgelerdeki tedarikçilerle iş birliği kurulması (Liao ve Chen, 2011; Zhu ve He, 2013), başka bölgelerdeki firmaların satın alınması (Liao ve Chen, 2011) ya da üretim mevcut konumunda sürdürülürken başka lokasyonlarda benzer birimlerin kurulması (Kiss, 2007; Zhu ve He, 2013) biçimlerinde ortaya çıkabilmektedir.

Bu bölümde sunulan anlatı, yer değiştirmenin firmalar açısından mevcut üretim ağları, tedarik ilişkileri ve kurumsal çevreyle olan etkileşimler üzerinden şekillenen bir süreç olduğuna işaret etmektedir. Yer değiştirme, iktisadi faaliyetin bir lokasyondan bir diğerine taşınmasına indirgenemeyecek kadar karmaşık, çok boyutlu, çok aktörlü ve dinamik bir eylemler demetinin ürünüdür. Bu yönüyle ele alındığında, yer değiştirme meselesini firma ölçeğinde tek yönlü bir hareketlilik olarak değil, hem firma hem de sektör düzeyinde tezahür eden ilişki bir yeniden yapılanma süreci olarak okuma ihtiyacı doğmaktadır.

2.3. İlişkisel Perspektiften Yer Değiştirmenin Ekonomik Faaliyet Üzerindeki Etkileri

2000’li yıllardan itibaren yer değiştirmeye ilişkin literatürde, bu süreci yalnızca firmaların mekânsal tercihleriyle açıklayan yak-

laşımın ötesine geçen ilişki bir perspektif gelişmeye başlamıştır (Knoben, 2007, 2011; Knoben vd., 2008; Knoben ve Oerlemans, 2005, 2008; Weterings ve Knoben, 2013). Bu perspektif, yer değiştirmenin firmaların organizasyonel ve mekânsal konumları ile yenilikçilik performansları üzerinde çok yönlü etkiler yarattığını ileri sürmektedir. Dolayısıyla yer değiştirme, firmaların içinde yer aldıkları ilişki yapılarla karşılıklı etkileşim içinde şekillenen ve sonuçları ancak bu ilişki bağlam dikkate alındığında anlaşılabilen bir süreç olarak ele alınmaktadır.

Aktörler arasındaki etkileşimler coğrafi yakınlıkla, yani düzenli, sık ve yoğun temaslara kolaylaştırıldığından (Bathelt vd., 2004; Gertler, 2003; Storper ve Venables, 2004), firmaların coğrafi konumlarının değişmesi organizasyonel konumlarını da doğrudan etkilemektedir (Knoben vd., 2008; Knoben ve Oerlemans, 2008). Burada organizasyonel konum, firmaların organizasyonlar arası ağlar içindeki yerini ifade etmekte; başka bir deyişle firmaların faaliyet gösterdikleri ekonomik sistemdeki ilişki konumlarını yansıtmaktadır (Knoben ve Oerlemans, 2005). Firmalar söz konusu ekonomik sistem içinde alıcılar, tedarikçiler, rakip firmalar, ortaklar, yerel ve merkezi otoriteler ile sivil toplum kuruluşları gibi çok sayıda ve farklı türden aktörle ilişki içindedir (Knoben ve Oerlemans, 2005). Bu ilişki yapı içinde firmaların hangi kaynaklara ne ölçüde erişebileceği, büyük ölçüde organizasyonlar arası ağlardaki konumları tarafından belirlenmektedir (Knoben vd., 2008).

Bu bağlamda özellikle kritik olan kaynak, örtük bilgi yani firmaya özgü bilgidir (Knoben vd., 2008; Knoben ve Oerlemans, 2008). Örtük bilginin aktarımı, istikrarlı ve uzun vadeli organizasyonlar arası ilişkiler aracılığıyla gerçekleştiğinden (Amin ve Cohendet, 2004; Maskell ve Malmberg, 1999), yer değiştirme bu istikrarı zedeleyen veya ilişkilerin işleyişini aksatan bir çok etkisi yaratmaktadır (Knoben, 2011). Dalga dalga yayılan bu etki, aktörler arasındaki ilişki ve etkileşimlerin ürünü olan sözleşmeler, pratikler ve ticari olmayan karşılıklı bağımlılıklar gibi ilişki varlıkları da (relational assets) (Yeung, 2005) kuşatmaktadır (Gertler, 2001; Maskell ve Malmberg, 2007; Morgan, 2004). Söz konusu varlıkların başka bir mekânda yeniden inşa edilebilmesi, önemli ölçüde belirsizlik içeren ilişkilere bağlı olup (Bathelt ve Glückler, 2003; Gertler, 2001), bu belirsizlik ancak aktörler arasında tesis edilen güven aracılığıyla aşılabilmektedir (Knoben ve Oerlemans, 2005; 2008). Bu nedenle yer değiştirmenin ilişki maliyeti, firmaları en fazla zorlayan konulardan biri olarak ön plana çıkmaktadır (Knoben, 2007; Knoben ve Oerlemans, 2005). Bu durum, van Dijk ve Pellenberg’in (2000) vurguladıkları “yüksek taşınma maliyetleri” ile örtüşerek, söz konusu maliyetlerin yalnızca fiziksel yatırımlarla sınırlı olmayıp aynı zamanda ilişki bağlarının yeniden kurulmasına ilişkin maliyetleri de içerdiğini göstermektedir.

Tıpkı organizasyonel konum gibi, bir firmanın organizasyonlar arası ilişkilerinin yerleşme düzeyini ifade eden mekânsal konum da yer değiştirmeden etkilenmektedir (Knoben vd.,

2008). Yer değiştirme, mekâna yerleşiklik düzeyinde bir kesinti yaratmakta; bu durum firmalar açısından önceki konumlarında mevcut olan kaynaklara kısmen ya da tamamen erişim kaybı anlamına gelmektedir (Knoben, 2007; Knoben ve Oerlemans, 2005). Zira yer değiştirme, firmaların etkileşimde buldukları aktörlerle aralarındaki fiziksel mesafeyi arttırarak örtük bilginin aktarımını giderek daha güç hâle getirmektedir (Knoben, 2011). Özetle firmalar bir yerden başka bir yere taşındıklarında, ilişkisel maliyetlerin yanı sıra mekânsal konumlarındaki sarsıcı etkilerden doğan maliyetlerle de baş başa kalmaktadır (Knoben ve Oerlemans, 2008).

Yer değiştirmenin firmaların yenilikçilik performansları üzerindeki etkisi, bu sürecin firmaların organizasyonel veya ilişkisel konumlarında yol açtığı değişimler üzerinden açıklanmaktadır (Knoben, 2007, 2011; Knoben ve Oerlemans, 2005; Weterings ve Knoben, 2013). Yenilikçilik, firmaların tedarikçiler, müşteriler ve organizasyonlar arası ilişki ağları içinde yer alan diğer aktörlerle geliştirdikleri etkileşimlere dayandığından (Bathelt ve Glückler, 2003; 2011), yer değiştirme bu ilişkisel yapıya dışsal bir müdahale niteliği taşımaktadır. Bu bağlamda yer değiştirme, bilgi akışlarının işleyişini ve öğrenme süreçlerinin sürekliliğini zayıflatarak geçici ya da kalıcı bir organizasyonel istikrarsızlık yaratabilen kritik bir olay olarak değerlendirilmektedir (Knoben, 2011). Özellikle uzun mesafeli yer değiştirmeler, mevcut organizasyonlar arası ilişkilerin sürdürülebilirliğini olumsuz etkileyerek firmaların yenilikçilik performansında düşüşlere yol açabilmektedir (Knoben, 2007; Knoben ve Oerlemans, 2005). Buna karşılık, firmaların yeni bir mekânsal bağlamda organizasyonlar arası ağlardaki konumlarını yeniden yapılandırabilme kapasiteleri, yer değiştirmenin yenilikçilik performansı üzerindeki nihai etkisini belirleyen temel unsur olarak öne çıkmaktadır (Weterings ve Knoben, 2013).

Bu tartışma, firmalar açısından yer değiştirmenin zaman içinde biriken ilişkisel bağımlılıkların ve mekâna gömülü pratiklerin yeniden sinandığı bir süreç olduğunu ortaya koymaktadır. Bu sürecin etkileri, yeni bağlamlarda ilişkisel sürekliliğin ne ölçüde yeniden tesis edilebildiğine bağlı olarak farklılaşmaktadır. Bu nedenle yer değiştirmenin organizasyonel ve mekânsal konum ile yenilikçilik performansı üzerindeki etkileri, firmaların ilişkisel bağlam içindeki konumlanmalarının dinamik bir süreç olarak ele alınmasıyla anlamlı bir biçimde değerlendirilebilir.

2.4. Düzenleyici Çerçevedeki Değişimlerin Ekonomik Faaliyet Üzerindeki Etkileri

Sosyal ve ekonomik eylemin ilişkisel boyutları, yalnızca yer değiştirme gibi mekânsal süreçler aracılığıyla değil, düzenleyici çerçevede meydana gelen değişimler gibi kurumsal bağlama

özü süreçler yoluyla da sarsılmakta ve yeniden şekillenmektedir. Zira formal kurallarda, yani düzenlemelerde gerçekleşen değişimler; aktörler arasındaki etkileşimleri, yerleşik pratikleri ve bu pratikleri inşa eden ya da sürdüren aktörlerin rollerini dönüştüren temel dinamikler arasında yer almaktadır (Glückler ve Lenz, 2016). Başka bir deyişle, kurumsal bağlamın makro düzeyinde yürürlüğe giren yeni bir düzenleme, ekonomik eylemin özellikle organizasyon boyutunu olumsal biçimde etkileyerek yerleşik organizasyonel yapıları kırılğan hâle getirebilmektedir. Bu doğrultuda, bu bölümde düzenlemeler ile ekonomik eylemin söz konusu boyutunu tanımlayan pratikler arasındaki etkileşim, Glückler ve Lenz'in (2016) geliştirdikleri sarsma (circumvention) mekanizması kapsamında ele alınmaktadır.²

Bir endüstrinin yerleşik pratiklerini sarsan düzenlemeler (*institution-circumventing rules*), kurumsal bağlam içinde aşağı yönde işleyen nedensellik süreci doğrultusunda etkisini göstermektedir. Bu çerçevede, bölgesel, ulusal ya da ulusüstü ölçekte yürürlüğe giren yeni ve etkin düzenlemeler, mevcut pratiklerle amaç ve işleyiş bakımından çatıştıkları durumlarda, söz konusu pratiklerin işlevsel ve/veya yapısal olarak dönüşmesine (Glückler ve Lenz, 2016; 2018) ya da bütünüyle ortadan kalkmasına (Gezer, 2025) yol açabilmektedir. Bu durum ise aktörlerin mevcut iş bölümü, koordinasyon ve karar alma biçimlerini sürdürmesini güçleştirerek organizasyonel yeniden yapılanmaları kaçınılmaz hâle getirmektedir.

Düzenlemelerin pratikler üzerindeki sarsıcı etkisi, Glückler ve Lenz'in (2018) Almanya'daki kamu ihale süreçlerine ilişkin örneklerinde açıkça izlenebilmektedir. Bu örnekte, ihalelerde yerli ve yabancı firmalar arasındaki ayrımcılığı gidermeye yönelik düzenleme değişiklikleri, aktörlerin yerli firmaları önceliklendirmeyi sürdüreceği yapısal değişikliklere yönelmesine yol açmıştır (Glückler ve Lenz, 2018). Bunun sonucunda, söz konusu süreç ihalede sahte pozisyonların oluşturulması, belirli yerel teklif sahiplerine açık davet yapılması ve karar aşamasında takdir yetkisinin yerli firmalar lehine kullanılması gibi uygulamalarla yeniden organize edilmiştir. Benzer şekilde, herhangi bir zanaat dalındaki usta-çırak ilişkileri üzerinden şekillenen Alman Walz (ustayla birlikte yolculuk yaparak öğrenme) pratiği de düzenlemelerdeki değişiklikler sonucunda işlevsel bir dönüşüm geçirmiştir (Glückler ve Lenz, 2018). Bu bağlamda, başlangıçta çırakların kişisel olgunluk kazanmasına hizmet eden ve zorunluluk esasına dayanan yolculuk yılları, loncalar döneminde işgücü piyasasının düzenlenmesi için kullanılmıştır. Ardından, endüstrileşme sürecinde devletin mesleki eğitim kurumları açmasıyla birlikte yolculuk yılları zorunluluk niteliğini yitirmiş ve bölgeler arası bilgi aktarımı ile yerel ekonomiyi destekleyen bir işlev kazanmıştır. Günümüzde ise

² Glückler ve Lenz'e (2016) göre düzenlemeler ile yerleşik aktör pratikleri arasındaki etkileşim dört biçimde ortaya çıkmaktadır: güçlendirme (*reinforcement*), ikame etme (*substitution*), rekabet (*competition*) ve sarsma (*circumvention*). Düzenlemeler mevcut uygulamalarla aynı amacı taşıyıp etkin olduklarında yerleşik pratikleri pekiştirmekte (güçlendirme); ancak aynı amacı paylaşmalarına karşın etkin olmadıklarında ise yalnızca zayıf davranış kalıplarının yerini almaktadır (ikame). Amaç farklılığı söz konusu olduğunda ise etkin olmayan düzenlemeler mevcut uygulamalar tarafından reddedilmekte (rekabet); etkin düzenlemeler ise aşağı yönlü nedensellik yoluyla yerleşik davranışların dönüşümüne yol açmaktadır (sarsma). Bu çalışmada aktörlerin yerleşik pratikleri üzerindeki dönüştürücü etkisi bağlamında yalnızca sarsma mekanizmasına odaklanılmıştır.

Tablo 1. Görüşmecilere ait bilgiler

	Haliç dönemi	Aliağa dönemi
Organizasyonel alan içinden görüşmeler	Özel sektör temsilcileri Eski tersane sahipleri (i1, i2, i3, i4, i10); Eski kalafat ustası (i5)	Gemi söküm firma sahipleri (i7, i8, i9) Gemi söküm firması çalışanları: gemi söküm işçileri (i12, i13) Eski gemi söküm firması çalışanları: saha operatörü (i11), gemi söküm ustası (i14) Eski taşeron (i15, i16) Yan sanayi firma sahibi (i17) Firmalardaki çevre ve İSG uzmanları (i19, i20)
Organizasyonel alan dışından görüşmeler	Özel sektör temsilcileri Kamu sektörü temsilcileri Toplumsal aktörler Araştırmacılar	Gemi alım-satım firma sahibi (i22; 3 görüşme) İlgili bakanlıkların çevre ve iş sağlığı&güvenliği uzmanları (i23, i24) Dernek ve oda temsilcileri (i18), (i21), (i26) Gazeteci (i25) Akademisyenler (i27, i28) Diğer araştırmacılar (i29, i30)
Toplam	9 33	24

Walz, kültürel bir miras olarak sürdürülen, gönüllülük esaslı ve deneyim odaklı bir pratik hâline gelmiştir.

Özetle sarsma mekanizması, düzenlemelerin bir endüstrinin organizasyon boyutu üzerindeki etkilerini açıklamak açısından güçlü bir analitik çerçeve sunmaktadır. Düzenlemeler, mevcut pratiklerle uyumlu olmadıkları durumlarda aktörleri ya yeni organizasyonel çözümler geliştirmeye ya da yerleşik pratikleri dönüştürerek sürdürmeye yöneltmektedir. Bu nedenle sarsma süreci, düzenlemelerin organizasyonel yapıyı mekanik biçimde yeniden şekillendirdiği bir süreçten ziyade, aktörlerin stratejik tepkileri aracılığıyla işleyen ilişkisel dönüşüm süreci olarak değerlendirilmelidir.

3. Yöntem

Bu çalışma, ilişkisel ekonomik coğrafyanın sunduğu analitik çerçeveyi ampirik olarak sınamayı ve derinleştirmeyi amaçlamaktadır. Bu doğrultuda, Türk gemi söküm endüstrisinin dönüşümü zamansal ve mekânsal bir perspektiften ele alınarak iki dönem üzerinden analiz edilmektedir: Haliç (1920–1974) ve Aliağa (1977–günümüz). Buna ek olarak, endüstrinin tarihsel gelişme sürecinde belirleyici rol oynayan kritik kırılma noktaları dikkate alındığında Aliağa döneminin iki alt evreye ayrıldığını söylemek mümkündür. 1977–2012 arasını kapsayan ilk evre gemi söküm faaliyetlerinin Haliç'ten Aliağa'ya taşınmasının ardından sektördeki etkileşim örüntülerinin nasıl değiştiğine dair ipuçlarını vermesi bakımından önemlidir. 2013 ve sonrasında kapsayan ikinci evre ise düzenleyici çerçevede meydana gelen değişimlerin farklı ilişkisel katmanlar üzerindeki dönüştürücü etkilerini ortaya koymak adına kanıtlar sunmaktadır.

Çalışmada nitel araştırma yöntemi benimsenmiştir. Bu doğrultuda doküman analizi ve yarı yapılandırılmış görüşmelere dayanan bir kurgu oluşturulmuştur. Haliç dönemine ilişkin ikincil veriler, ağırlıklı olarak, Türk denizcilik ve armatörlük tarihine dair süreli ve süresiz yayınlardan taranarak elde edilmiştir. Birincil veriler ise Haliç dönemine doğrudan ya da dolaylı biçimde tanıklık etmiş kişilerle Ekim 2023–Ocak 2024 arasında gerçekleştirilen dokuz görüşmeden elde edilmiştir (Tablo 1).

Benzer bir çözümleme Aliağa dönemi için de yapılmıştır. Bu noktada, ikincil veri taramasına endüstrinin yakın dönemli gelişimini etkileyen ulusal ve uluslararası düzenlemelerin tarihsel bir incelenmesi de dahil edilmiştir. Aliağa dönemine ilişkin birincil veri toplanması ise Aralık 2022–Mayıs 2024 arasında yapılan 24 görüşme neticesinde gerçekleşmiştir (Tablo 1). Görüşmecilerinin belirlenmesinde kartopu örnekleme kullanılmıştır. Görüşmeler yaklaşık bir buçuk saat sürmüştür. Toplanan verilerin analizinde MAXQDA yazılımından yararlanılmıştır.

4. Bulgular

Türkiye'de 1920'lerde İstanbul'un merkezindeki Haliç'te başlayan gemi söküm faaliyetleri, günümüzde İzmir'in çeperindeki Aliağa kıyılarında sürdürülmektedir (Öndeş, 2023b; Öndeş, 2024). Aliağa'nın endüstrinin yeni yeri olarak belirlenmesinde iki temel etken belirleyici olmuştur. Bunlardan ilki, devletin alanın yakınında yer alan bugünkü Limaş Liman İskeleleri sahilinde Ahmet Karamancı tarafından gerçekleştirilen söküm faaliyetlerinden haberdar olmasıdır (Ağır, 1991; Gemisander, 2024; Özer, 2005). İkincisi ise söz konusu alanın o dönemde 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 hammaddeyi en kısa mesafeden ulaştırma olanağı sunmasıdır (Ağır, 1991; Özer, 2005). Bu çerçevede Haliç'ten Aliğa'ya geçişi, bir yandan tedarik ve lojistik ilişkilerini yeniden düzenleyerek maliyet avantajı yaratmaya, diğer yandan ise artan çevresel baskılar karşısında faaliyeti daha yönetilebilir bir kurumsal zemine taşımaya yönelik bir yeniden konumlanma stratejisi olarak değerlendirmek mümkündür (Liao ve Chen, 2011; Zhu ve He, 2013).

Günümüzde Aliğa gemi söküm sanayi bölgesinde faaliyet gösteren 22 firma ile Türkiye, dünyada sökülen gemi sayısı bakımından Bangladeş ve Hindistan'ın ardından üçüncü sırada yer almaktadır (NGO Shipbreaking Platform, 2023). Akdeniz çanağında bu faaliyeti yürüten tek ülke olması ve Avrupa'ya coğrafi yakınlığı, Türkiye'ye Avrupa hurda gemi pazarında avantajlı bir konum kazandırmaktadır (IMEAK DTO, 2016, 2024). Aliğa'daki firmaların artan kapasitesi ve daha büyük tonajlı gemilere yönelimin sürmesi, endüstrinin bölgesel ve küresel ölçekteki ağırlığını pekiştirmektedir (Sakin, 2023; T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, t.y.-a). Yaklaşık 1.200 kişiye doğrudan istihdam sağlayan endüstri, demir-çelik sektörüyle kurduğu bağlantılar aracılığıyla daha geniş bir ekonomik etki alanı üretmektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021). Bu bağlamda, Türkiye'nin demir-çelik üretiminde kullanılan hurdanın yaklaşık %70'ini ithal etmek zorunda olması (KPMG Türkiye, 2021; Sakin, 2023) ve sektörün %40'ının İzmir'de yoğunlaşması (T.C. ÇŞİDB İzmir İl Müdürlüğü, 2023), Aliğa'daki söküm faaliyetlerinden elde edilen hurda çeliği ulusal ölçekte stratejik bir kaynak konumuna yerleştirmektedir.

Bu stratejik konum, Aliğa'daki söküm faaliyetlerinin karmaşık, çok aktörlü ve çok aşamalı bir işleyiş içinde yürütülmesini zorunlu kılar; endüstrinin tarihsel olarak nasıl bir organizasyon yapısı içinde şekillendiğini de görünür kılmaktadır. Nitekim gemi söküm endüstrisi, uzun yıllar boyunca düşük teknoloji kullanımına dayalı, büyük ölçüde emek yoğun ve çevre ile İSG açısından yüksek riskler barındıran bir yapı içinde varlığını sürdürmüştür. Zaman içinde belirli operasyonel iyileştirmeler gerçekleştirilmiş olsa da, bunlar çoğunlukla temel altyapı düzenlemeleri ve kısmi mekanizasyonla sınırlı kalmış; söküm faaliyetleri çevre ve insan sağlığı üzerinde olumsuz etkiler üretmeye devam etmiştir. Bu koşullar altında, günümüzde söküm süreci geminin satın alınmasından söküm sonrası işlemlere kadar uzanan altı temel aşamada yürütülmektedir: gemi alımı, geminin yanıştırılması, söküm izninin alınması, söküm hazırlık, söküm ve söküm sonrası geri dönüşüm, yeniden kullanım ve bertaraf. Bu aşamalar, farklı tür ve düzeylerdeki aktörlerin, pratiklerin ve düzenlemelerin keşiştiği bütüncül bir işleyiş ortaya koymaktadır. İlerleyen bölümlerde, bu işleyişin Haliç dönemindeki etkileşim, organizasyon ve

yenilik boyutları ile Aliğa döneminde söz konusu boyutların yer değiştirme ve düzenleyici müdahaleler çerçevesinde nasıl dönüştüğü ampirik bulgular aracılığıyla ortaya konulacaktır.

4.1. Haliç Dönemi (1920–1974)

4.1.1. İlişkisel Bir Bağlam Olarak Haliç

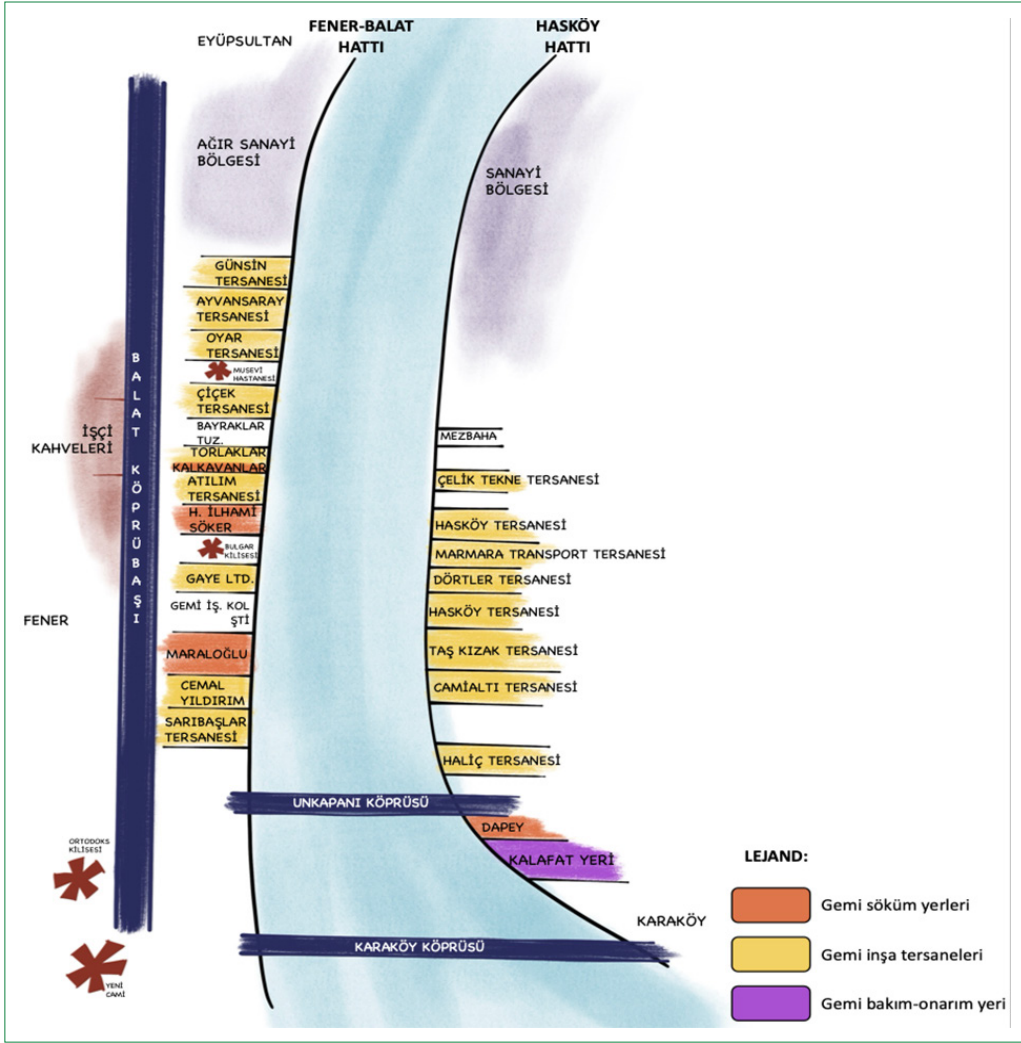
Haliç'te gemi sökümün geçmişi, Sultan II. Abdülhamid'in eskiyen donanmasının sökülmeyle başladığı 1920'lere, yani cumhuriyet öncesi yıllara uzanıyordu (Öndeş, 2023a; 2023b; 2024). Bu yıllarda başta Eugene Eugenides, Hüseyin İlhami Söker ve Avram Kohen olmak üzere dönemin önde gelen sökücülerinin kızaklarında gerçekleştirilen söküm faaliyetleri, Haliç'in heterojen mekânsal kompozisyonunda gemi yapım ve bakım-onarım faaliyetleriyle bütünleşmiş bir biçimde konumlanmıştı (Şekil 1). Bu kompozisyon içinde sökücüler, Haliç'in Fener-Balat ve Hasköy olmak üzere karşılıklı iki kıyısında bulunan tersanelere komşu parsellerde yer seçmişti (Ek 1). Hasköy kıyılarında yer alan ve gemi bakım-onarım faaliyetlerinin yoğunlaştığı Kalafat Yeri³, bu mekânsal düzenin temel bileşenlerinden birini oluşturuyordu. Biri Kalafat Yeri'nin hemen bitişiğinde yer alan mülkiyeti devlete ait boş araziler⁴ (DAPEY ve diğerleri) ise çekek yerleri dışında gemi sökümün yapılabildiği geçici alanlar olarak kullanılıyordu.

Haliç'in söz konusu mekânsal organizasyonu, ekonomik eylemin farklı türden işlevler veya aktörler arasındaki ilişkiler tarafından yapılandırılan bir bağlam içinde şekillendiğine işaret ediyordu. Nitekim söküm yerleri, tersaneler ve Kalafat Yeri'nin aynı kıyı bandında yan yana konumlanması, dönemin koşullarında hurda gemi sacı ve ikinci el gemi malzemelerine yönelik artan taleple doğrudan bağlantılıydı. Yeni gemi yapımı ve bakım-onarımda kullanılan malzemelerin yurt içi arzının sınırlı olması ve dönemin ekonomik atmosferi içinde bu girdileri yurt dışından ithal etmenin güçlüğü, söz konusu talebin temel nedenlerini oluşturuyordu. Bu koşullar altında birbirinden farklı faaliyet alanları arasındaki mekânsal yakınlık, fiziksel sınırları geçirgenleştiren ve artan talebe hızlı yanıt vermeyi mümkün kılan bir çalışma düzeni üretmişti. Tersane çalışanları ve kalafat ustalarının anlatılarında da görüldüğü üzere, söküm sahaları çoğu zaman gemi yapım ve bakım-onarım faaliyetlerinin ihtiyaç duyduğu parçaların temin edildiği birer kaynak havuzu olarak işlev görüyordu. Bu parçaların hurda gemiden alınması ve yeniden dolaşıma sokulması ise gündelik işleyişin ayrılmaz bir parçası hâline gelmişti.

“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

³ Aynı zamanda görüşmeciler tarafından, gemi sökümünden elde edilen ikinci el malzeme ve ekipmanların satıldığı Perşembe Pazarı'nın sahil tarafı olarak da tarif edilmektedir.

⁴ Bilinen diğerleri: Hasköy Tersanesi'nin yakınındaki boş arazi ve Cibali-Fener arasında Sarıbaşlar'ın yeri olarak bilinen boş arazi.



Şekil 1. Gemi sökümünün Haliç'teki (İstanbul) organizasyonel alanı.

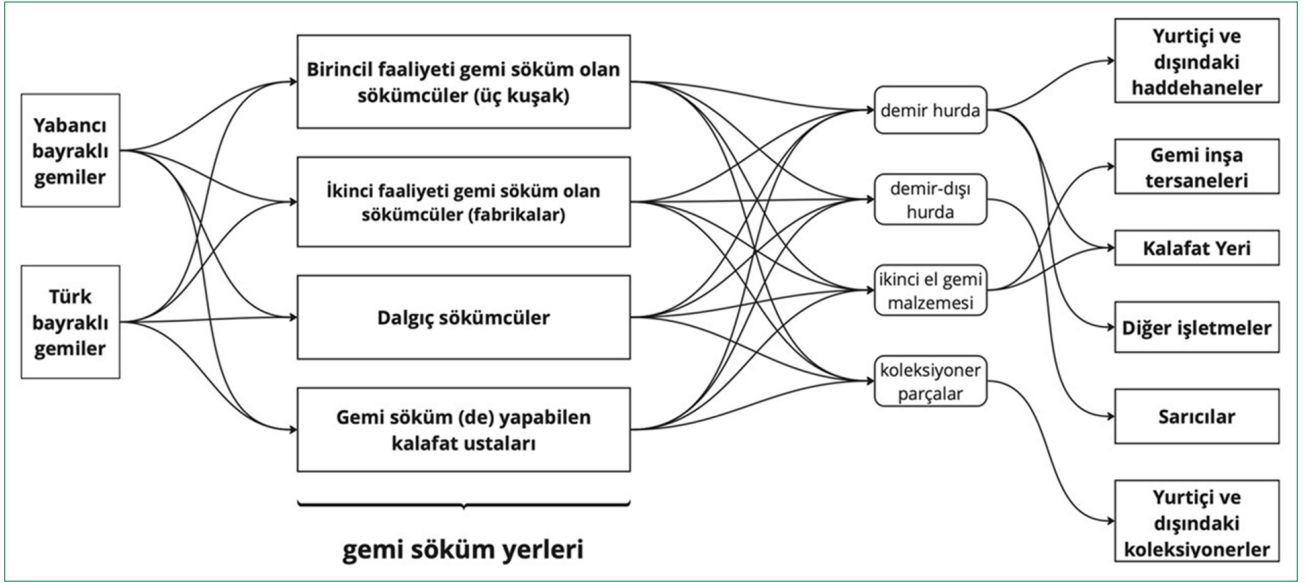
mı diye sorardık. Kardeşimle bana çok güvenirdi. Hemen giderdik gemiye, gözümüze kestirdiğimiz şeyleri İlhami abiye verdik ki, abi bunları bize ayır. Hatta gidip biz sökerdik. Yoktu çünkü gemi yapanlar için malzeme yoktu. Nerede lumbuz yapan, nerede ırgat vinç yapan... Yok ki... Ama şimdi Türkiye'de her şey var. Askeri gemiyi %80 yerli yapıyoruz. Düşünsenize..." (i1)

Bu ilişkisel bağlam içinde hurda demir ve gemi malzemelerinin arzı, söküm faaliyetiyle kurdukları ilişki biçimlerine göre farklılaşan aktör grupları tarafından sağlanıyordu (Ek 2). İlk grubu, gemi yapım ve bakım-onarım faaliyetleri için girdi üretmeyi amaçlayan ve sökümü birincil faaliyet olarak gerçekleştiren aktörler oluşturuyordu. Buna karşılık ikinci grup, hammadde veya ikinci el gemi malzemesi temini amacıyla sökümü ikincil bir faaliyet olarak sürdüren demir-çelik üreticileri ve armatörlerden oluşuyordu (Öndeş, 2020; 2023a; 2023c; 2024). Bu aktörler açısından söküm sahalarının sınırlı teknik altyapısı çoğu

zaman engel oluşturmuyor; elektrik erişimi söküm faaliyetinin yürütülmesi için yeterli görülüyordu. Nitekim bu durum bir görüşmecinin ifadelerine şu şekilde yansdı:

"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, kiralyorsun sökmek istediğin zaman. Yani orada bir yer bulduğunda bozuyor insanlar, armatör müdür nedir. Artık duruma göre. Orada elektrik olsun yeter, bozuluyor gemi." (i5)

Arz tarafının diğer bileşenlerini, şalomayla kesim yapabilen kalafat ustaları ile batık gemileri sökerek malzeme tedarik eden dalgıç sökücüler oluşturuyordu. Bu aktörler, tersaneler ve



Şekil 2. Haliç'te gemi sökümünün değer zinciri.

bakım-onarım faaliyetleriyle kurdukları bağlantılar aracılığıyla hurda metal ve ikinci el ekipmanların dolaşımını sağlayarak Haliç'te gemi söküm faaliyetinin çok aktörlü ve ilişkisel bir üretim yapısı içinde örgütlenmesine katkıda bulunuyordu (Öndeş, 2023a). Bu çerçevede Haliç'te gemi sökümün mekânı, yalnızca farklı faaliyetlerin gerçekleştiği bir alan değil; tersaneler, Kalafat Yeri, çekek yerleri ve diğer işlev alanları arasında kurulan yakınlıklar üzerinden ilişkilerin yoğunlaştığı bir bağlam niteliği taşımaktaydı. Bu bağlam içinde aktörler, farklı pratikler aracılığıyla aynı kıyı örgüsüne ekleniyor; böylece hem malzeme akışları hız kazanıyor hem de ekonomik eylem ilişkisel bir zemin üzerinde yeniden üretiliyordu.

4.1.2. Haliç'te Gemi Sökümün Mekânsal ve Zamansal Organizasyonu

Haliç döneminde gemi söküm faaliyeti, mekânın fiziksel özellikleri ve dönemin teknolojik olanakları tarafından şekillenen kendine özgü bir ilişkisel bağlam içinde yürütülüyordu. Söküm süreci; hurda gemilerin satın alınması, kıyıya yanaştırılması, sökümüne hazırlanması, sökülmesi ve sökümünden elde edilen malzemelerin yurt içi ve yurt dışındaki pazarlara gönderilmesi olmak üzere beş aşamada gerçekleştiriliyordu (Şekil 2). Bu süreçte sökülen gemilerin önemli bir bölümü, Şirket-i Hayriye (1851–1945), Haliç Vapurları Şirketi (1910–1941), Deniz Yolları İşletmesi⁵ ve Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı (1951–1983) gibi kamuya ait kuruluşlar tarafından satışa çıkarılan gemilerden oluşuyordu (Öndeş,

2020; 2023a). Bunun yanı sıra, doğrudan armatörlerle kurulan ilişkiler de bu tedarik ağını tamamlamaktaydı.

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. Sökülecek geminin büyüklüğü üzerinde belirleyici olan mekânsal kısıtlar, gemilerin sahile hangi yöntemle yanaştırılacağını da belirliyordu. Denizdeki yüksek akıntı hızı ve şiddetli rüzgârın yanı sıra çekek yerlerinin dar cepheli oluşu, gemilerin tam yol ileri⁶ ya da baş-tankara yanaşmasını engelliyordu. Bu nedenle, sahile kıçtan-kara yanaştırılan ve ırgat vinçler yardımıyla demirlenen gemiden yaşam mahali ekipmanları (sofra takımları, perdeler, gemi mobilyaları vb. gibi), navigasyon cihazları, solas gereçleri⁷ ve makine ekipmanları olarak gruplandırılan yeniden kullanılabilir eşya ve teçhizat alındıktan sonra söküm aşamasına geçiliyordu (Öndeş, 2023c; Özer, 2005).

Söküm, oksijen lambasıyla⁸ kesim yapmayı bilen sökücüler⁹ (3–4 kişi), onların yardımcıları olan çıraklar (5–6 kişi) ve sökülen parçaları nakliye araçlarına taşıyan sırt hamallarından oluşan 10–15 kişilik ekiplerle gerçekleştiriliyordu. Söküm süreci, geminin güverte kısmından başlanarak tavaya doğru kademe kademe ilerlenmesi şeklinde organize edilmişti. Çıraklar tarafından her seferinde sökülecek kısmın kontrolü yapıp bu kı-

⁵ Şirket-i Hayriye ve Haliç Vapurları Şirketi'ni satın alıp, cumhuriyetin ilk yıllarında kurulmuştur (T.C. Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı, 2024).

⁶ Bir denizcilik terimi: "Tüm güçle."

⁷ Can güvenliği ekipmanları.

⁸ Kaynak lambası ya da şaloma da denmektedir.

⁹ Ya da 'kaynakçılar', 'şalomaçılar'.

sım yanıcı maddelerden arındırıldıktan sonra, sökümcüler sacı levhalar hâlinde kesmeye devam ediyordu. Elde edilen parçaların elleçlenmesi de tamamlandıktan sonra, demir levhalar kamyonlara taşınmak üzere hamalların sırtına yükleniyordu. 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. 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 Aliğa’da. Bunun sebebi makineleşme.” (i8)

Haliç’te gemi söküm süreci mekânsal ve teknolojik kısıtlar doğrultusunda belirli bir organizasyon içinde yürütülürken, bu sürece aynı zamanda çekek yeri sahipleri ile Sivas, Tokat ve Niğde gibi Anadolu’nun çeşitli illerinden İstanbul’a göç eden işçiler arasında gelişen pratikler de eşlik ediyordu. Bir geminin tamamen sökülmesinin oldukça uzun süreleri bulabildiği Haliç’te, işverenler yanlarında çekirdek kadroları dışında sürekli işçi bulundurmaya gerek duymuyordu. Ayrıca söküm dışındaki faaliyetler tarafından ikinci el gemi malzemesi ve hurda gemi sacına duyulan talep her zaman aynı yoğunlukta değildi. Bu durumda işverenler için, ihtiyaç hâlinde malzemeleri ya da sacı söküp alabilecek bir çekirdek kadroya sahip olmak yeterliydi. Yeni bir geminin geldiği ya da mevcut kadronun gemi malzemesi ve sacına yönelik o anki yoğun talebe karşılık veremediği durumlarda ise işverenler geçici işçi bulup çalıştırma yoluna başvurmaya başladılar. Böylece Fener-Balat kıyılarının art bölgesinde bulunan işçi kahvelerine haber gönderilerek, burada iş bekleyen işçilerin sökümüne alınması zamanla yaygın bir uygulama hâline geldi. Öyle ki, bu yöntem giderek her söküm şantiyesinin tanıdığı ustaları çağırıp işi onlara yaptırdığı bir düzene evrildi. Bu süreçte ustalar, çıraklar ve hamallar daha önce kurulmuş tanışıklıklar ve ortak çalışma deneyimleri üzerinden yeniden seferber ediliyordu. Ortaya çıkan bu dolaşım, etkileşimi yalnızca işgücünün sürekliliğinin sağlandığı bir mekanizma olmaktan çıkarak, ustalık bilgisinin, normların ve güven ilişkilerinin süreklilik içinde aktarıldığı bir öğrenme zemini hâline getiriyordu. Bu durum görüşmeciler tarafından aşağıdaki gibi aktarıldı:

“Var tabii tanıdıkları var herkesin. İlhami Bey’in zaten kendi mevcut bir kadrosu vardı. Çok fazla değildi o zamanlar; ama hiç gemi gelmese bile ne-

reden baksan beş-altı kişilik bir kadrosu var. Daimî yanında çalışanlara, bunlara yani, hepsine iş verirdi söküm sonrasında. Söktüğü şeyleri ayıklar, temizletirdi. Eğer bir gemi sökümüne geleceksen, daha evelden çalıştırdığı ustayı, çırakları hep bulurdu.” (i1)

Zamansal bir mercekten bakıldığında Haliç dönemi, makineleşme öncesi bir üretim patikasının onlarca yıl boyunca istikrarlı biçimde yeniden üretildiği bir evreye karşılık geliyordu. Görüşmecilerin daha sonraki yıllarda Aliğa pratiğiyle yaptıkları karşılaştırmalar, bu patikanın ilerleyen dönemde köklü bir dönüşüme uğradığını ortaya koyarken; Haliç’te benzer tekniklerin, organizasyon biçimlerinin ve emek ilişkilerinin uzun süre korunmuş olduğunu da bir kez daha vurguluyordu. Böylece Haliç, gemi sökümünün yalnızca nerede değil, hangi ilişkiler ağı içinde ve hangi tarihsel ritimle şekillendiğini görünür kılan özgül bir mekânsal-zamansal bağlam olarak ortaya çıkıyordu.

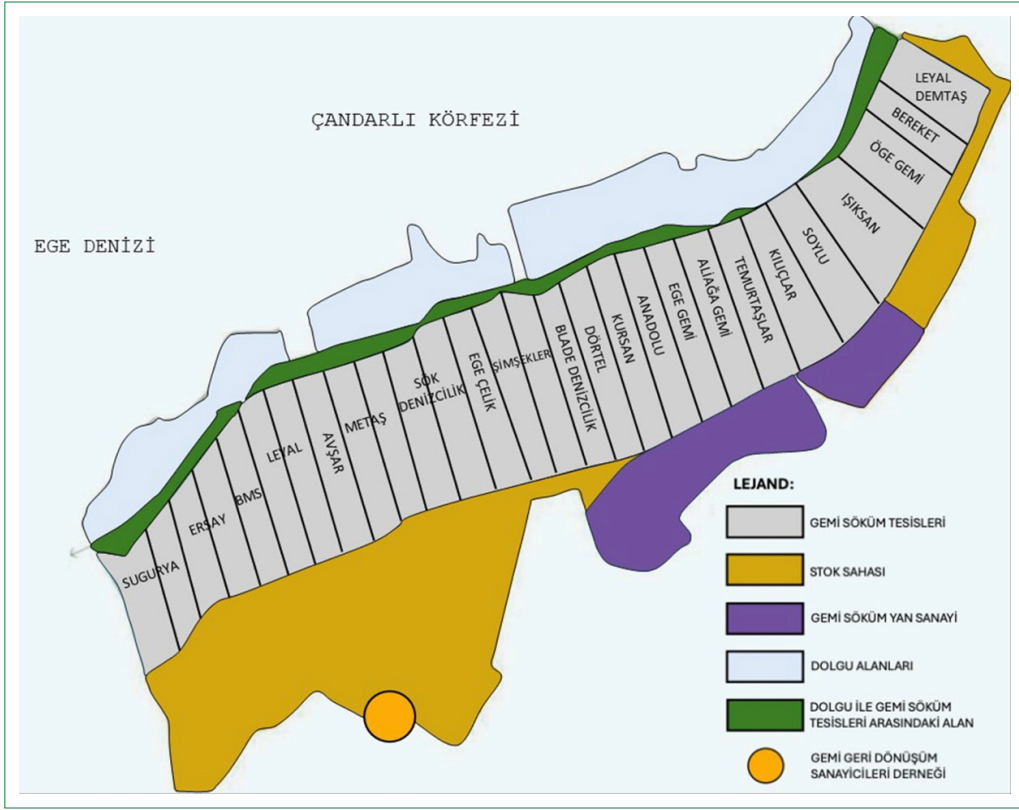
4.2. Aliğa Dönemi (1977–Günümüz): Gemi Söküm Faaliyetinin İlişkisel Boyutlarındaki Dönüşümler

4.2.1. 1977–2012 Dönemi

Türk gemi söküm endüstrisi Aliğa gemi söküm sanayi bölgesindeki operasyonlarına, bir kısmı Haliç’ten gelen az sayıda firma¹⁰ ile 1977 yılında başlamıştır (Şekil 3). Endüstrinin Haliç’ten Aliğa’ya geçişi, gemi söküm faaliyetini yalnızca yeni bir coğrafyaya taşımakla kalmamış; aynı zamanda etkileşim örüntülerini, organizasyon biçimlerini ve yenilik patikasını birlikte dönüştüren ilişkisel bir yeniden yapılanma süreci üretmiştir. Mekânsal bir perspektiften bakıldığında yer değiştirme, Haliç’e kıyasla daha geniş cephe parsel, kıyıda uygun iklim koşulları ve sakin seyreden deniz trafiği gibi olanaklar aracılığıyla büyük gemilerin sökülmesine elverişli bir fiziksel bağlam yaratmıştır. Bu yeni bağlam, gemi söküm faaliyetinin ölçeğinin genişlemesini mümkün kılmıştır. Zamansal bir perspektiften ele alındığında ise yer değiştirme, Haliç’te onlarca yıl boyunca istikrarlı biçimde yeniden üretilen emek yoğun üretim patikasının, Aliğa’da kademeli olarak çözülerek zamanın ve hızın belirleyici hâle geldiği yeni bir patikaya dönüşmesine yol açmıştır.

Gemi sökümünün patikasındaki dönüşüm esas olarak 1990’lardan itibaren belirginleşirken, bu yıllara kadar Haliç’te biçimlenen üretim düzeni ve organizasyonel yapı Aliğa’da büyük ölçüde korunmuştur. Söküm faaliyeti bu süreçte, Haliç’te olduğu gibi emek yoğun yöntemler ve geçici işçi çalıştırma pratiği üzerinden sürdürülmüştür. Bu nedenle yer değiştirme, kısa vadede yenilik üretmekten ziyade, sökümün mevcut patikasının yeni bir mekânda süreklilik içinde yeniden üretilmesine karşılık gelmiştir. Buna karşılık 1990’lı yıllar, söküm faaliyetinin özellikle etkileşim ve organizasyon boyutlarının birlikte yeniden şekillenmeye başladığı bir evre olarak, Türk gemi söküm endüstrisi açısından önemli bir dönüm noktası oluşturmuş-

¹⁰ Haliç’ten gelen firmalar Kalkavanlar, Öge ve Verellerdir. Diğer firmalar ise Sadıkoğlu ve Niğdelilerdir.



Şekil 3. Gemi sökümün Aliğa'daki organizasyonel alanı (T.C. UAB, t.y.-b).

tur. Bu bağlamda, daha önce yalnızca küçük tonajlı gemilerin sökümünü gerçekleştirebilen endüstri, 1990'lardan itibaren büyük ölçekli siparişler almaya başlamış ve böylelikle iş akışını sürekli kılabilecek bir ölçüğe ve yetkinliğe ulaşmıştır. Aliğa'nın bu dönüşümü mümkün kılan fiziksel olanaklarının yanı sıra, sürecin temel belirleyicisi 1984 yılında yapılan düzenlemeyle hurda gemi ithalatının demir-çelik fabrikaları dışındaki aktörler için de serbest bırakılması olmuştur. Bu düzenleme sayesinde, 1990'lara gelindiğinde sayıları 15'i bulan söküm firmaları istedikleri tür ve tonajda gemileri Aliğa'ya getirebilir hâle gelmiştir (Ağır, 1991; Bilir, 2019, 2020). Aynı yıllarda makineleşmeye geçişin ve temel düzeyde de olsa altyapı yatırımlarının başlaması, bu eğilimi pekiştirmiş ve gelen gemi sirkülasyonunun artmasını sağlamıştır (Ağır, 1991; Bilir, 2020).

Türk gemi söküm endüstrisinin küresel ölçekte bir pozisyon edinmeye başladığı bu dönemde, sökümün organizasyonu önceki yıllara kıyasla farklı aktörler 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 işverenlerle geçici işçiler arasındaki sözleşmelerin yerini, işverenlerin yeni beklentilerine karşılık verebilmek için bir araya gelip organize olan taşeron ve götürü ekipleriyle yapılan sözleşmeler almıştır. Taşeronlarla yapılan sözleşme, işveren ile mü-

teahhit (alt-işveren) arasında hurda geminin tonajına ve söküm süresine göre hesaplanan ücretler üzerinden yapılan anlaşmaya dayanmaktadır. Götürü ekibiyle yapılan sözleşme ise işveren ile firma işçilerinden bir ekip oluşturan ve kendisi de firma çalışanı olan çavuş (söküm sahası müdürü) ya da kaynakçı (söküm ustası) arasında yapılmaktadır. Eski bir taşeronun ve çavuşun bu anlaşmalara dair gözlemleri sırasıyla aşağıdaki gibidir:

"Biz onla (işverenle) 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, kilosunu 12-13 liradan ödüyordu iş bittiğinde." (i15)

"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." (i11)

2000'lere gelindiğinde, söküm bölgesinde taşeronluk ve götürü sistemleriyle bütünleşen hızlı ve yoğun çalışma temposu,

çevre ve İSG alanlarındaki ihlalleri dikkat çekici boyutlara taşımıştır. Bu bağlamda 2002 yılında yayımlanan Greenpeace raporunda, işçilerin asbest sökümü ve kaynakla kesim gibi sökümün en tehlikeli aşamalarında dahi eldiven dışında kişisel koruyucu donanım (KKD) kullanmadığı, mesleki eğitimi olmayan kişilerin kaynakla kesimde çalıştırıldığı ve yangın önleme ekipmanlarının yetersizliği nedeniyle neredeyse her gün yangın çıktığı belirtilmiştir (Vardar ve Harjono, 2002). Benzer sorunlar, 2000'lerin ortasında yayımlanan iş teftiş raporlarında da yinelenmiş; işçilerin sağlık kontrollerinden KKD'lerin kullanım ve bakımına kadar çok sayıda eksiklik tespit edilmiştir (T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı [ÇSGB] İş Teftiş Kurulu Başkanlığı, 2005; 2007). Aynı dönemde, asbest ve petrol türevlerinden kaynaklanan çevresel kirliliğin kalıcı bir nitelik kazandığına ilişkin tespitlerin (Vardar ve Harjono, 2002), 2010'ların başında yerel otoritelerce hazırlanan raporlarda da geçerliliğini koruduğu ifade edilmiştir (TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulu, 2012).

Bu tablo, 2000'leri gemi söküm endüstrisinde çevre ve İSG ihlallerinin yoğunlaştığı bir dönem hâline getirirken, aynı zamanda taşeronluk uygulamasının sınırlandırılmasına yönelik hukuki ve kurumsal müdahalelerin şekillenmeye başladığı bir evreye de işaret etmektedir. Bu bağlamda 2003 yılında yürürlüğe giren İş Kanunu'nda, taşeronluk uygulamasından kaynaklanan hak ihlallerinin önlenmesi amacıyla asıl işverenin alt işverenle birlikte işçilere karşı sorumlu tutulması önemli bir hüküm olarak öne çıkmıştır (T.C. ÇSGB, 2003). İş Kanunu'na dayanılarak hazırlanan ve 2008 yılında ilan edilen Alt İşverenlik Yönetmeliği'nde ise alt işverenin üstlendiği işi bölerek üçüncü kişilere devredemeyeceği açıkça vurgulanmıştır (T.C. ÇSGB, 2008). Ne var ki bu düzenlemeler, taşeronluğun 2000'li yıllardaki yayılımını fiilen durduramamış; gemi söküm endüstrisi özelinde atıkların taşınması, kabloların sıyrılması ve halonların toplanması gibi oldukça spesifik iş alanlarına kadar genişlemesini engellememiştir (Neşer vd., 2008). Bununla birlikte, söz konusu düzenlemeler uygulamadaki sorunları doğrudan çözmekte yetersiz kalsalar da, taşeronluğun meşruiyetine ilişkin tartışmaları görünür kılarak ilerleyen dönemlerde bu uygulamanın sorgulanmasına zemin hazırlamıştır.

4.2.2. 2013 ve Sonrası Dönem

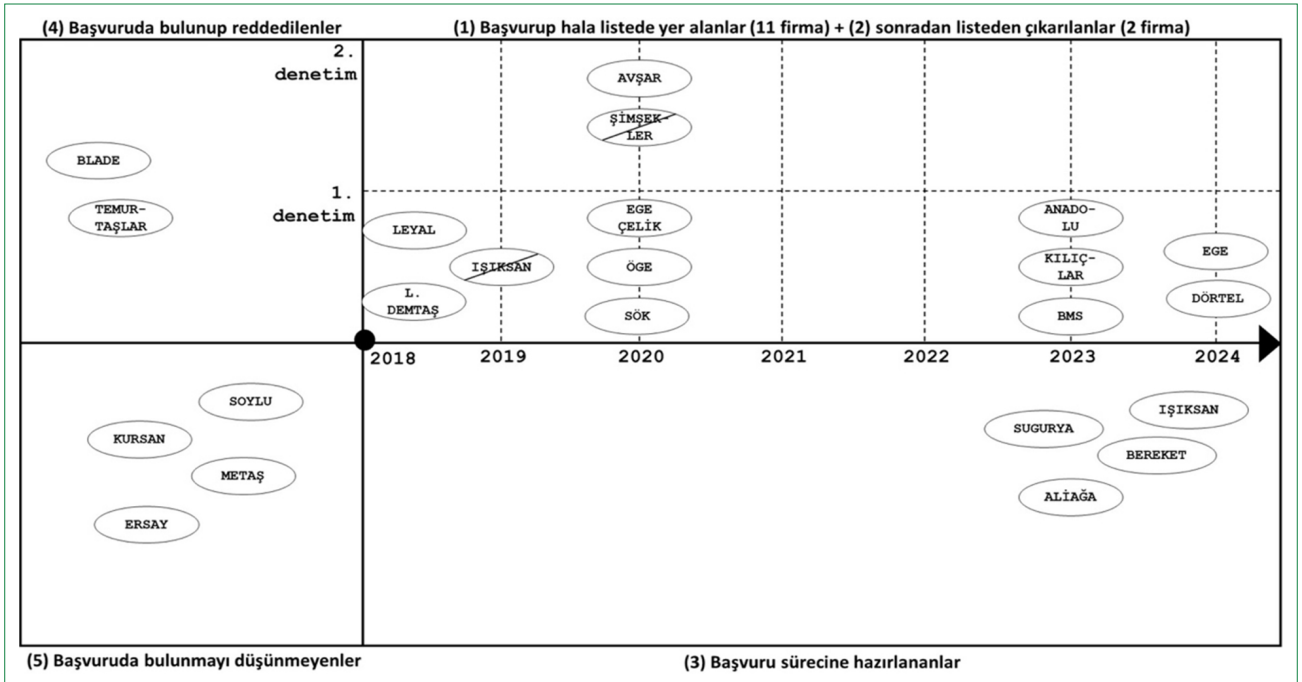
Bu dönemde Aliğa'daki gemi söküm faaliyetlerinde gözlenen dönüşüm, esas olarak organizasyonel yapının yeniden kurgulanmasıyla karakterize olmuştur. Bu dönüşüm, yer değiştirme sürecinden ziyade, düzenleyici çerçevede meydana gelen değişimlerin ve bu değişimlerin yarattığı kamusal, hukuki ve normatif baskıların bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Başka bir deyişle, düzenlemeler gemi söküm endüstrisindeki yerleşik pratikleri sarsarak aktörleri yeni organizasyonel çözümler geliştirmeye zorlayan bir etki üretmiştir. Bu süreç, kurumsal bağlamda makro düzeydeki düzenleyici müdahalelerin aşağı yönde işleyen bir nedensellik üzerinden pratikleri dönüştürdüğü bir sarsma mekanizmasına karşılık gelmektedir (Glückler ve Lenz, 2016).

Bu sarsıcı etki, 2013 yılında Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi tarafından AB G.G.D. Yönetmeliği'nin kabul edilmesi ve buna eşlik eden "Avrupa G.G.D. Tesisleri Listesi" uygulamasının ilan edilmesiyle somutlaşmıştır (European Commission, n.d.). Getirilen düzenlemeler, firmaların 'hızlı söküm' odaklı yerleşik beklentilerini dönüştürerek söküm faaliyetlerini çevre ve İSG koşullarına uyumlu, daha yavaş ve prosedürel bir işleyişe yöneltmiştir. Bu çerçevede AB bayraklı gemilerin söküm yetkisinin yalnızca belirli fiziksel ve çevresel standartları sağlayan tesislere tanınması (European Parliament ve Council of the European Union, 2013), firmalar arasındaki rekabeti yalnızca yerel ölçekte değil, küresel düzeyde de yeniden tanımlamıştır. Böylece sökümün organizasyonu, hız ve yoğunluk ekseninden uzaklaşarak uyum ve denetlenebilirlik eksenine kaymıştır.

Düzenlemelerin organizasyonel yapı üzerinde yarattığı baskı, Aliğa'nın kamusal alanda giderek 'zehirli gemilerin adresi' olarak anılmaya başlamasıyla güçlenmiştir (Bianet, 2022). Aliğa'ya gelen asbest yüklü gemilerin Tehlikeli Atıkların Sınır Ötesi Taşınması Hakkında Basel Sözleşmesi (1989) kapsamında geri gönderilmesine yönelik girişimler ve bu gemilere karşı yürütülen kampanyalar, endüstrinin toplumsal meşruiyetini doğrudan hedef alan eleştirel bir söylem üretmiştir. Bu söylem, firmaların mevcut organizasyonel pratikleri sürdürmesini giderek daha maliyetli ve savunulamaz hâle getirmiştir. Aynı süreçte Aliğa'da meydana gelen iş kazalarının medyada daha görünür hâle gelmesi, özellikle taşeronluk ve götürü sistemlerinin hızlı, yoğun ve güvencesiz çalışma koşullarıyla ilişkilendirilmesi yoluyla güçlü bir normatif baskı yaratmıştır. Nitekim 2012–2022 döneminde Aliğa'daki kazaların %28'inin gemi söküm faaliyetlerinden kaynaklandığının rapor edilmesi, söz konusu pratiklerin ahlaki ve toplumsal kabulünü belirgin biçimde zayıflatmıştır (İSİG Meclisi, 2022).

İşçilerin sendikalar ve dayanışma ağları etrafında örgütlenerek iş bırakma eylemlerine yönelmesi, söz konusu normatif baskı sahadaki güç ilişkilerine taşınmış; ücret, çalışma süreleri, KKD'lerin kullanımı ve yaşam mahallerinin koşullarına ilişkin talepler aracılığıyla işverenleri doğrudan muhatap kılmıştır (Bilir, 2019, 2020; Medyascope, 2022; Petrol-İş Sendikası, 2012). Buna ek olarak, ölüm ve ağır yaralanmayla sonuçlanan kazalar sonrasında işverenler tarafından ödenen 'kan parası' ile yargı süreçleri sonucunda doğan tazminat yükümlülükleri, organizasyonel tercihlere hukuki ve maddi bir risk boyutu eklemiştir (Bilir, 2019, 2020). Böylece düzenlemeler, kamusal görünürlük, normatif meşruiyet ve hukuki sorumluluk eksenlerinde çok katmanlı bir baskı üretmek taşeronluk ve götürü gibi yerleşik pratiklerin sürdürülebilirliğini aşındırmış; aktörleri organizasyonel yapıyı yeniden biçimlendirmeye zorlayan bir sarsma mekanizmasını fiilen işletmiştir. Bu durum, görüşmecilerin ifadelerine aşağıdaki gibi yansımıştır:

"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



Şekil 4. Firmaların Avrupa listesindeki konumları (European Commission, 2023).

müteahhit suçluya ve parayı da ödemediyse, o para direk patrona rücu ediyordu. Patron dedi ki 'eğer böyleyse ben müteahhitlik (taşeronluk) sistemini kaldırıyorum, benim komutamda çalışılacak' dedi ve firmalar eski müteahhitleri kadrolarına aldılar." (i14)

Bu sürecin sonunda, Aliğa'da yaklaşık 25 yıldır hüküm süren taşeronluk uygulaması bütünüyle, götürü uygulaması ise büyük ölçüde terk edilmiştir. Böylece sökülme faaliyetlerinin organizasyonu, bireysel araçlara dayalı parçalı bir yapıdan, firmaların doğrudan denetimi altında işleyen bütünlük bir yapıya evrilmiştir. Organizasyonel dönüşüme eşlik eden fiziksel ve teknolojik değişimler görece sınırlı olmakla birlikte, altyapıya ilişkin temel eksikliklerin giderilmesi ve insan gücüne dayalı birçok işin mekanik araçlara devredilmesi, bu yeni düzenin işleyişini fiilen mümkün kılan bir zemin oluşturmuştur. Bununla birlikte, çevre mühendislerinin ve İSG uzmanlarının sürece dâhil edilmesi sökülme pratiklerini teknik uzmanlık üzerinden yeniden tanımlarken; ücretlerin bankadan ödenmesi, yaşam mahallerinin iyileştirilmesi ve KKD'lerin işveren tarafından temin edilmesi gibi düzenlemeler, işçilerin çalışma koşullarını ve işverenle kurdukları ilişki biçimini yapısal olarak dönüştürmüştür. Sonuç olarak, sökülme faaliyetleri hız ve yoğunluk ekseninde kurulu eski çalışma rejiminden uzaklaşarak geçmişe kıyasla daha yavaş ve daha kontrollü bir tempoya yönelmiştir. Bu değişim, bir işverenin ifadelerine şu şekilde yansımıştır:

"Sonraki önceliğimiz nedir (dersek), e tabi ki yine çevreye duyarlı olmak. (Gemileri) Yavaş söküyoruz artık, aceleyle lüzum yok. Şu anda herhalde gemi sökülme (bölgesi) genelinde, tahmin ediyorum ki en yavaş gemi söken firmalardan bir tanesi burası." (i19)

Bu dönüşümün kalıcılığını sağlayan temel mekanizma, Avrupa G.G.D. Tesisleri uygulamasının 2018 yılında yürürlüğe girmesi olmuştur. Bu düzenleme ile birlikte bugün Aliğa'daki firmalar beş gruba ayrılmaktadır (European Commission, 2023): listede yer alanlar; iş kazaları, çevre sağlığını tehdit eden uygulamalar veya usulsüzlükler nedeniyle listeden çıkarılanlar; başvuru sürecine hazırlananlar; başvurusu reddedilenler ve başvuruda bulunmayı düşünmeyenler (Şekil 4). Listenin beş yılda bir güncellenmesi, ilk dört gruptaki firmalar açısından mevcut konumlarını korumayı ya da bir sonraki başvuruya hazırlanmayı zorunlu kılmaktadır. Buna karşılık, liste dışında kalmayı göze alan sınırlı sayıdaki firma, aynı zamanda götürü uygulamasının hâlen sürdürüldüğü firma grubunu oluşturmaktadır (Sakin, 2023). Bu durum, düzenlemelerin sektörü tekdüze bir biçimde dönüştürmekten ziyade firmalar arasında farklı uyum stratejileri üretmesine yol açmakta; Aliğa'da gemi sökülme faaliyetinin organizasyonunun giderek heterojen bir yapı kazanmasına neden olmaktadır.

"Hâlâ bazen oluyor. Yapılıyor. Şantiyelerin içinde devam ediyor. Firma, kendi elemanına götürü veriyor işi." (i17)

5. Tartışma

Bu çalışmanın bulguları, Türk gemi sökülme endüstrisinde etkileşim, organizasyon ve yenilik boyutlarında zaman içinde gözlenen dönüşümlerin yer değiştirme ve düzenleyici çerçevedeki değişimler olmak üzere iki temel dinamik tarafından şekillendiğini göstermektedir. Bu dinamiklerden ilki olan yer değiştirme, en belirgin etkiyi etkileşim boyutu üzerinde göstermiş ve bu boyutta doğrudan bir dönüşüme yol açmıştır. Halîçte

tersaneler, Kalafat Yeri ve söküm sahaları arasındaki mekânsal yakınlık; örtük bilgi, ustalık pratiği ve güven ilişkilerinin gündelik temaslar üzerinden dolaşıma girdiği yoğun ve geçirgen bir etkileşim örüntüsü üretirken, Aliğa'ya geçişle birlikte bu örüntü köklü biçimde değişmiştir. Haliç'teki söz konusu ilişkisel bağlam, Aliğa'da daha geniş parseller, sökümün artan ölçeği ve demir-çelik tesisleri ile küresel hurda gemi pazarlarıyla kurulan yeni bağlantılar etrafında yeniden şekillenmiştir. Böylece literatürde de vurgulandığı üzere, yer değiştirme söküm firmalarının mekânsal ve organizasyonel konumlarında bir kırılma yaratarak mevcut ilişkisel varlıkların çözülmesine yol açmıştır (Knoben, 2007, 2011; Knoben vd., 2008; Knoben ve Oerlemans, 2005, 2008; Weterings ve Knoben, 2013).

Buna karşılık, yer değiştirmenin organizasyon ve yenilik boyutları üzerindeki etkisi doğrudan değil; zamana yayılan, diğer bir ifadeyle artırımı bir süreç içinde ortaya çıkmıştır. Haliç'te geçici işçi çalıştırmaya dayalı organizasyon yapısı, Aliğa'da ilk yıllarda büyük ölçüde korunmuş; ancak artan hurda gemi sirkülasyonu ve tonajın yarattığı iş yoğunluğu karşısında 1990'lerden itibaren taşeronluk ve götürü sistemleri çerçevesinde yeniden kurgulanmıştır. Benzer biçimde yenilik boyutunda gözlenen dönüşüm de yer değiştirmenin hemen ardından değil, söküm faaliyetinin ölçeği büyüdükçe makineleşme ve altyapı yatırımları üzerinden gerçekleşmiştir. Bu bulgular, yer değiştirmenin yenilikçilik performansını doğrudan teknoloji üretimi üzerinden değil, etkileşim ve organizasyon biçimlerini zaman içinde dönüştürmesi aracılığıyla etkilediğini ileri süren yaklaşımlarla uyum göstermektedir (Knoben, 2007, 2011; Knoben ve Oerlemans, 2005; Weterings ve Knoben, 2013).

Yer değiştirmeden farklı olarak, düzenleyici çerçevede meydana gelen değişimler en belirgin etkiyi organizasyon boyutu üzerinde göstermiştir. Bu etki, yalnızca yeni kuralların yürürlüğe girmesinden değil, aynı zamanda bu kuralların yarattığı kamusal, hukuki ve normatif baskıların birlikte işlemesinden kaynaklanmıştır. 2013 yılında uygulamaya geçirilen AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği ve beraberinde bildirilen "Avrupa GGD Tesisleri Listesi" uygulaması, sahadaki hızlı ve yoğun söküm pratiğiyle doğrudan çatışarak yerleşik organizasyonel yapıyı sarsmıştır (Glückler ve Lenz, 2016). Bu süreç sonucunda taşeronluk uygulaması bütünüyle, götürü ise büyük ölçüde terk edilmiştir. Başka bir ifadeyle, götürü sistemi Avrupa GGD Tesisleri Listesi'ne dâhil olan ya da dâhil olmayı hedefleyen firmalar tarafından tamamen terk edilirken, liste dışında kalmayı göze alan sınırlı sayıda firma tarafından sürdürülmüştür. Bu durum, alanda belirgin bir organizasyonel ayrışmanın ortaya çıkmasına yol açmış ve düzenleyici çerçevede gerçekleştirilen müdahalenin uygulama düzeyinde bir heterojenlik üretmesine neden olmuştur. Bu bulgu, Bavyera bira endüstrisi bağlamında Glückler ve Eckhardt'ın (2021) ortaya koyduğu üzere, düzenleyici baskıların firmaların stratejik konumlarına, kaynak kapasitelerine ve pazar yönelimlerine bağlı olarak farklı organizasyonel uyum biçimlerini tetikleyen bir süreç olarak işleyebileceğini göstermektedir.

Bu organizasyonel yeniden yapılanma, etkileşim örüntülerini de dönüştürmüştür. Bu süreçte aracı aktörler (müteahhitler, çavuşlar veya kaynakçılar) üzerinden kurulan işveren-işçi ilişkisi daha doğrudan ve izlenebilir bir yapıya evrilmiş; çevre ve İSG uzmanlarının sürece dâhil edilmesiyle söküm pratiği daha kurumsal bir zemine taşınmıştır. Buna paralel olarak firmalar ile düzenleyici otoriteler arasındaki ilişki, sürekli uyum ve raporlama gerektiren bir nitelik kazanmıştır. Yenilik boyutunda gözlenen dönüşüm ise ölçek büyümesi ve makineleşmeden ziyade söküm pratiğinin önceliklerinin yeniden tanımlanması üzerinden gerçekleşmiştir. Hız ve yoğunluk odaklı çalışma rejimi yerini çevre ve İSG standartlarına uyumlu, kontrol edilebilir ve prosedürel bir işleyişe bırakmış; teknolojik araçların kullanım amacı da söküm hızını artırmaktan riskleri azaltmaya ve düzenleyici standartlara uyumu sağlamaya doğru kaymıştır. Bu dönüşüm, Türk gemi söküm endüstrisinde yenilik pratiklerinin yalnızca teknik kapasite artışıyla değil, kurumsal düzenlemelerin şekillendirdiği üretim mantığındaki değişimlerle birlikte ele alınması gerektiğini göstermektedir. Özetle bulgular, Aliğa gemi söküm endüstrisindeki dönüşümün mekânsal yeniden yapılanma ile düzenleyici müdahalelerin birlikte işleyen etkileri doğrultusunda şekillendiğini ortaya koymakta ve bu dönüşümün çok boyutlu niteliğine ilişkin sonuç bölümünde ele alınacak değerlendirmelere temel oluşturmaktadır.

6. Sonuç

Bu çalışma, Türk gemi söküm endüstrisinin tarihsel gelişimini ilişkisel ekonomik coğrafya perspektifinden ele alarak, yer değiştirme ile düzenleyici çerçevedeki değişimlerin bir ekonomik faaliyetin dönüşümünde farklı etki mekanizmaları üzerinden işleyen süreçler ürettiğini ortaya koymaktadır. Bulgular, yer değiştirmenin ekonomik faaliyetin ilişkisel boyutlarını mevcut etkileşim örüntülerinin çözülmesi ve yeni aktör konfigürasyonları etrafında yeni ilişki ağlarının kurulması yoluyla dönüştürdüğünü göstermektedir. Yer değiştirme ayrıca, organizasyon ve yenilik boyutlarındaki dönüşümleri etkileşim boyutunda ortaya çıkan kırılmanın ardından, ölçek büyümesi ve üretim yoğunluğunun artmasıyla birlikte zamana yayılan bir süreç içinde görünür kılmaktadır. Buna karşılık düzenleyici müdahaleler, kurumsal baskılar aracılığıyla üretimin organizasyonunu yeniden tanımlayarak ilişkisel yapıyı etkilemektedir. Bu bağlamda düzenleyici çerçevedeki değişimler, organizasyonel yapıyı doğrudan hedef alarak görece kısa sürede etkileşim ve yenilik boyutlarını da yeniden tanımlayan çok katmanlı bir dönüşüm üretebilmektedir. Bu ayırım, ekonomik faaliyetin dönüşümünün doğrusal bir nedensellik ilişkisi üzerinden açıklanamayacağını ve yer değiştirme ile düzenleyici müdahalelerin iktisadi faaliyete için ağ yapılarını farklı zamansal katmanlar üzerinden biçimlendirdiğini ortaya koymaktadır.

Bu çerçevede çalışmanın ortaya koyduğu ikinci temel sonuç, düzenleyici müdahalelerin ekonomik faaliyetleri her zaman

tekdüze biçimde dönüştüren mekanizmalar üretmediğini göstermesidir. Bulgular, kurumsal baskıların üretici aktörlerin stratejik konumları, kaynak kapasiteleri ve pazar yönelimlerine bağlı olarak firma düzeyinde farklı uyum stratejileri geliştirmelerine olanak tanıdığını ortaya koymaktadır. Aliğa gemi söküm endüstrisinde gözlenen bu heterojenlik, düzenleyici müdahalelerin aynı organizasyonel alan içinde farklı firma davranışlarını ortaya çıkartan bir ayrışma süreci yarattığını göstermektedir. Bu durum, düzenlemelerin ekonomik faaliyetlerin yönünü belirleyen dışsal kısıtlamalar olmanın ötesinde, aktörlerin stratejik tercihlerini yeniden şekillendiren ilişkisel süreçler üretebildiğine işaret etmektedir. Bu yönüyle çalışma, kurumsal bağlamdaki değişim ile organizasyonel çeşitlenme arasındaki ilişkiye dair ampirik bir örnek sunmakta ve çevre ile İSG açısından benzer riskler taşıyan diğer endüstrilerde düzenleyici çerçevedeki değişimlerin nasıl sonuçlar üretebileceğinin karşılaştırmalı araştırmalarla incelenmesinin önemine işaret etmektedir.

Conflict of interest: The authors declare that there are no financial or personal conflicts of interest related to this study.

Funding and support: No financial support was received for the conduct or publication of this research.

Use of artificial intelligence (AI): No AI-based writing or editing tools were used at any stage of this study.

Authorship contributions: Research/project coordination – B.G., Y.E., N.Y.; Conceptualisation – B.G., Y.E., N.Y.; Research design and structuring – B.G., Y.E., N.Y.; Methodology – B.G., Y.E., N.Y.; Data sources and documentation – B.G.; Data collection and/or processing – B.G.; Data analysis and/or interpretation – B.G., Y.E., N.Y.; Mapping/visualisation – B.G.; Literature review – B.G.; Writing – original draft – B.G.; Writing – review and editing – B.G., Y.E., N.Y.

Acknowledgments: We would like to express our sincere gratitude to Editor Kumru Çılgın and the reviewers of Planlama Dergisi for their valuable evaluations and constructive feedback, which contributed to the improvement and finalization of this manuscript.

Peer-review: This manuscript was evaluated through a double-blind peer-review process. The manuscript was revised in accordance with the reviewers' comments.

Çıkar çatışması: Yazarların bu çalışmayla bağlantılı finansal ya da kişisel herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Finansman ve destek: Bu araştırmanın yürütülmesi ve yayımlanması sürecinde herhangi bir finansal destek alınmamıştır.

Yapay zekâ kullanımı: Bu çalışmanın herhangi bir aşamasında yapay zekâ tabanlı yazım ya da düzenleme araçları kullanılmamıştır.

Yazarlık katkıları: Araştırma/proje koordinasyonu – B.G., Y.E., N.Y.; Konsept – B.G., Y.E., N.Y.; Araştırma tasarımı ve kurgusu – B.G., Y.E., N.Y.; Yöntem – B.G., Y.E., N.Y.; Veri kaynakları ve dokümantasyon – B.G.; Veri toplama ve/veya işleme – B.G.; Veri analizi ve/veya yorumlama – B.G., Y.E., N.Y.; Haritalama/görselleştirme – B.G.; Literatür taraması – B.G.; İlk taslağın yazımı – B.G.; Yazının gözden geçirilmesi ve düzenlenmesi – B.G., Y.E., N.Y.

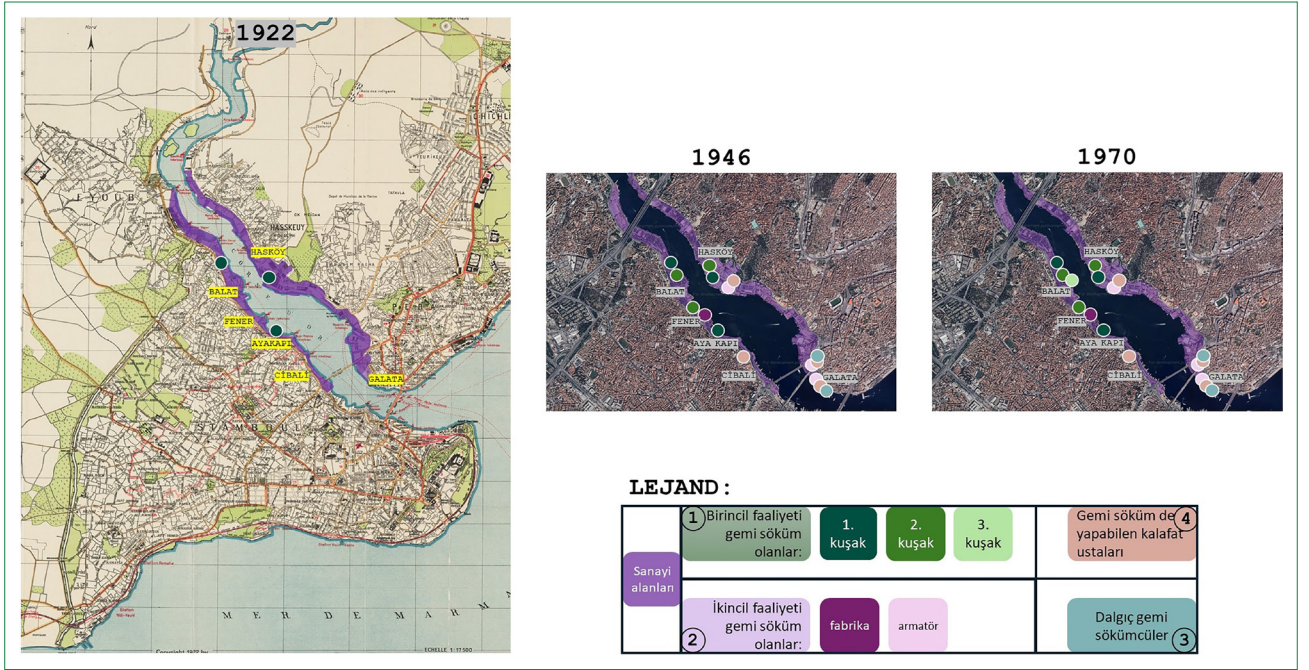
Teşekkürler: Bu makalenin geliştirilmesi ve son hâlinin alınmasına yönelik değerlendirmeleri ve yapıcı eleştirileri için editör Kumru Çılgın'a ve Planlama Dergisi'nin hakemlerine teşekkürlerimizi sunarız.

Hakem değerlendirmesi: Makale, yazar ve hakem kimliklerinin karşılıklı olarak gizli tutulduğu bağımsız hakemlik süreciyle değerlendirilmiş ve hakem görüşleri doğrultusunda gözden geçirilmiştir.

Kaynaklar

- Ağır, M. (1991). *Aliğa sanayide gelişen ve büyüyen kent*. Ağ Yayınları.
- Amin, A. ve Cohendet, P. (2004). *Architectures of knowledge: Firms, capabilities, and communities*. Oxford University Press.
- Bathelt, H., Malmberg, A. ve Maskell, P. (2004). Clusters and knowledge: Local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation. *Progress in Human Geography*, 28(1), 31–56. <https://doi.org/10.1191/0309132504ph469oa>
- Bathelt, H. ve Glückler, J. (2003). Toward a relational economic geography. *Journal of Economic Geography*, 3(2), 117–144. <https://doi.org/10.1093/jeg/3.2.117>
- Bathelt, H. ve Glückler, J. (2011). *The relational economy: Geographies of knowing and learning*. Oxford University Press.
- Bianet. (2022, Haziran 29). *Asbest bulunan gemi Aliğa'da sökülüyor*. Bianet. <https://bianet.org/haber/asbest-bulunan-gemi-aliaga-da-sokuluyor-263918>
- Bilir, E. (2019). *Gemi söküm endüstrisinde çalışma şartları ve çalışma ilişkileri: Aliğa gemi söküm bölgesinde bir araştırma* [Doktora tezi]. Marmara Üniversitesi.
- Bilir, E. (2020). *Dibe doğru yarış*. Nota Bene Yayınları.
- European Commission. (2023). *Commission Implementing Regulation (EU) 2023/1230 of 21 June 2023 laying down technical information for the calculation of technical provisions and basic own funds for reporting with reference dates from 30 June 2023 until 29 September 2023 in accordance with Directive 2009/138/EC of the European Parliament and of the Council (OJ L 190, 21.6.2023, ss. 13–91)*. EUR-Lex. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_2023.190.01.0013.01.ENG
- European Commission. (n.d.). *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>
- Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği [GEMİSANDER]. (2024, 25 Mayıs). *Tarihçe*. Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği. <https://www.gemisander.com/tarihce>
- Gertler, M. S. (2001). Best practice? Geography, learning and the institutional limits to strong convergence. *Journal of Economic Geography*, 1(1), 5–26. <https://doi.org/10.1093/jeg/1.1.5>
- Gertler, M. S. (2003). Tacit knowledge and the economic geography of context, or the undefinable tacitness of being (there). *Journal of Economic Geography*, 3(1), 75–99. <https://doi.org/10.1093/jeg/3.1.75>
- Gezer, B. (2025). *Kurumlar ve kurumsal değişim: Türk gemi söküm endüstrisinin ekonomik coğrafya perspektifinden analizi* [Doktora tezi]. Yıldız Teknik Üniversitesi.
- 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.
- Glückler, J. ve Lenz, R. (2018). Drift and morphosis in institutional change: Evidence from the 'Walz' and public tendering in Germany. J. Glückler, R. Suddaby ve R. Lenz (Ed.), *Knowledge and institutions içinde* (ss. 111–133). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-75328-7_6
- Hu, W., Cox, L., Wright, J. ve Harris, T. (2008). Understanding firms' relocation and expansion decisions using self-reported factor importance rating. *The Review of Regional Studies*, 38(1), 67–88. <https://doi.org/10.52324/001c.8254>
- İMEAK Deniz Ticaret Odası [DTO]. (2016, Şubat). *Gemi geri dönüşüm sanayi*. Deniz Ticareti. https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/DenizTicaretDergisi/subat_ek_2016.pdf
- İMEAK Deniz Ticaret Odası [DTO]. (2024, Kasım). *Tarihçe*. <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/tarihce>
- İSİG Meclisi. (2022, Temmuz 26). *İSİG raporu: Aliğa'daki iş cinayetleri Türkiye ortalamasının 30 katı*. Bianet. <https://bianet.org/haber/isig-raporu-aliaga-daki-is-cinayetleri-turkiye-ortalamasinin-30-kati-265023>
- İzmir Kalkınma Ajansı [İZKA]. (2022). *İzmir Aliğa gemi geri dönüşümü sektör analizi*. İZKA. https://izka.org.tr/wp-content/uploads/2022/05/gemi_geridonusum.pdf
- Kiss, E. (2007). The impacts of relocation on the spatial pattern of Hungarian industry. *Geographia Polonica*, 80(1), 43–61.
- Knoben, J. (2007). *A spider and the stickiness of its web: The causes and consequences of spatial firm mobility* [Doctoral dissertation]. Tilburg University Repository. <https://repository.ubn.ru.nl/bitstream/handle/2066/126809/126809.pdf>
- Knoben, J. (2011). The geographic distance of relocation search: An extended resource-based perspective. *Economic Geography*, 87(4), 371–392. <https://doi.org/10.1111/j.1944-8287.2011.01123.x>
- Knoben, J., Oerlemans, L. A. G. ve Rutten, R. P. J. H. (2008). The effects of spatial mobility on the performance of firms. *Economic Geography*, 84(2), 157–183. <https://doi.org/10.1111/j.1944-8287.2008.tb00402.x>
- Knoben, J. ve Oerlemans, L. (2005, Ağustos). *The effects of firm relocation on firm performance: A literature review* [Bildiri]. 45th Congress of the European Regional Science Association: "Land Use and Water Management in a Sustainable Network Society", Amsterdam, The Netherlands. European Regional Science Association. <https://hdl.handle.net/10419/117590>
- Knoben, J. ve Oerlemans, L. A. G. (2008). Ties that spatially bind? A relational account of the causes of spatial firm mobility. *Regional Studies*, 42(3), 385–400. <https://doi.org/10.1080/00343400701291609>
- 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>
- Liao, F. H. ve Chan, R. (2011). Industrial relocation of Hong Kong manufacturing firms: Towards an expanding industrial space beyond the Pearl River Delta. *GeoJournal*, 76(6), 623–639. <https://doi.org/10.1007/s10708-009-9316-3>
- Maskell, P. ve Malmberg, A. (2007). Myopia, knowledge development and cluster evolution. *Journal of Economic Geography*, 7(5), 603–618. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbm020>
- Maskell, P. ve Malmberg, A. (1999). The competitiveness of firms and regions: 'Ubiquitification' and the importance of localized learning. *European Urban and Regional Studies*, 6(1), 9–25. <https://doi.org/10.1177/096977649900600102>
- Medyascope. (2022, 23 Şubat). *İzmir-Aliğa'da gemi söküm işçileri 11 gündür sürdürdükleri eylemi talepleri karşılanmadan bitirdi*. Medyascope. <https://medyascope.tv/2022/02/23/izmir-aliagada-gemi-sokum-iscileri-11-gundur-surdurdukleri-eylemi-talepleri-karsilanmadan-bitirdi/>
- Morgan, K. (2004). The exaggerated death of geography: Learning, proximity and territorial innovation systems. *Journal of Economic Geography*, 4(1), 3–21. <https://doi.org/10.1093/jeg/4.1.3>
- Neşer, G., Kontas, A., Ünsalan, D., Uluturhan, E., Altay, O. ve Darılmaz, E. (2008). Polycyclic aromatic and aliphatic hydrocarbons pollution at the coast of Aliğa (Turkey) ship recycling zone. *Marine Pollution Bulletin*, 56(11), 1919–1923. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2012.02.019>
- NGO Shipbreaking Platform (2023). *2013-2023 annual list of ships scrapped worldwide* [Veri seti]. NGO Shipbreaking Platform. <https://shipbreakingplatform.org/annual-lists/>
- Öndeş, O. (2017). *Türk armatörleri tarihi: VI. Cilt*. 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/halict-bilinen-ilk-gemi-sokumcusu-eugene-eugenides-462yy.htm>
- Öndeş, O. (2023b, 16 Mart). *Haliç'ten Aliğa'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 sökümcüleri*. Gemi Söküm Sanayicileri Derneği.
- Petrol-İş Sendikası. (2012, 20 Temmuz). *Aliğa'da son iş cinayeti öfkeleri kabarttı*. *Petrol İş*. <https://www.petrol-is.org.tr/haber/basindan/aliagada-son-is-cinayeti-ofkeleri-kabartti-5961/>
- 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
- Storper, M. (1997). *The regional world: Territorial development in a global economy*. The Guilford Press.
- Storper, M. ve Venables, A. J. (2004). *Buzz: Face-to-face contact and the urban economy*. *Journal of Economic Geography*, 4(4), 351–370. <https://doi.org/10.1093/jnlecg/lbh027>
- T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı [ÇSGB]. (2003). *4857 sayılı İş Kanunu*. Resmî Gazete (22.05.2003, Sayı: 25134). <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=4857&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>
- T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı [ÇSGB]. (2005). *Gemi sökümleri yapılan işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliği proje denetimi değerlendirme raporu*. İş Teftiş Kurulu Başkanlığı. <https://ekutuphane.cs.gb.gov.tr/Media/5fafgfrp/9-2005.pdf>
- T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı [ÇSGB]. (2007). *Gemi sökümleri yapılan işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliği teftiş projesi – 2 genel değerlendirme raporu*. İş Teftiş Kurulu Başkanlığı. <https://ekutuphane.cs.gb.gov.tr/Media/gevoiy24/7-2007.pdf>
- T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı [ÇSGB]. (2008). *İş sağlığı ve güvenliği yönetmeliği*. Resmî Gazete (09.12.2008, Sayı: 27075).
- T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı [ÇŞİDB]. İzmir İl Müdürlüğü. (2023). *İzmir ili 2022 yılı çevre durum raporu*. T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. <https://webdosya.cs.gb.gov.tr/db/ced/icerikler/izmir-ilcdr-2022-20230717151105.pdf>
- 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]. (2024, 15 Eylül). *Tarihçe*. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. <https://www.uab.gov.tr/tarihce>
- 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 sökümleri tesisleri*. <https://aliagaliman.uab.gov.tr/gemi-sokum-tesisleri>
- TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulu. (2012). *Aliğa bölgesi değerlendirme raporu*. <http://www.tmmobizmir.org/wp-content/uploads/2016/03/aliagarapor2012.pdf>
- van Dijk, J. ve Pellenbarg, P. (2000). *Firm relocation decisions in the Netherlands: An ordered logit approach*. *Papers in Regional Science*, 79(2), 191–219. <https://doi.org/10.1111/j.1435-5597.2000.tb00768.x>
- Vardar, E. ve Harjono, M. (2002). *Zehirli burda gemi sökümleri: Yasadışı teblihli atık ticareti*. Greenpeace Akdeniz Ofisi.
- Weterings, A. ve Knobens, J. (2013). *Footloose: An analysis of the drivers of firm relocations over different distances*. *Papers in Regional Science*, 92(4), 791–809. <https://doi.org/10.1111/j.1435-5597.2012.00440.x>
- Yavan, N. ve Kalelioğlu, M. R. (2023). *The blue economy and its geographies: The case of Turkey*. In C. P. Heidkamp, J. Morrissey, & C. Germond-Duret (Eds.), *Blue economy: People and regions in transitions* (pp. 83–100). Routledge.
- 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>
- Zhu, S. ve He, C. (2013). *Geographical dynamics and industrial relocation: Spatial strategies of apparel firms in Ningbo, China*. *Eurasian Geography and Economics*, 54(3), 342–362. <https://doi.org/10.1080/15387216.2013.849402>



Ek 1. Halic'te dönemlere göre gemi sökücülerin tipolojisi.

Ek 2. Halic'te farklı türden gemi sökücüler

		Söküm yeri varlığı	Söküm yerinin konumu
I. Söküm işinde uzmanlaşmış olup, birincil faaliyet olarak bu işi yapanlar			
Kuşak sökücüler (1920-1960)	Eugene Eugenides	var	Ayakapı-Fener arasında
	Hüseyin İlhami Söker	var	Balat Köprübaşı Bereket sokak sahili
	Avram Kohen	var	Hasköy
Kuşak sökücüler (1950'lerin sonlarından 1970'lere kadar)	Nazım Kalkavan (Aynur & 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 & Şükrü Türk ortaklığındaki Gemi Söküm AŞ.	var	Fener
	Çanakçılar Gemi Söküm AŞ.	var	Fener
	Kahraman & Celal Sadıkoğlu Gemi Söküm AŞ.	var	-
	Sadri Kızılırmak & Veli Cantepe Gemi Söküm AŞ.	var	Hasköy
Kuşak sökücüler (1970-1980)	Ömer Karaahmetoğlu	var	-
	Aynur & 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 Abdülezipaşa caddesindeki 326 no'lu depo
	Veli Cankatar	var	Hasköy

Ek 2 (devamı). Haliç'te farklı türden gemi sökücüler

		Söküm yeri varlığı	Söküm yerinin konumu
2. Birincil faaliyeti söküm olmayan, sökümü esas işlerine yardımcı bir faaliyet olarak yapanlar			
Fabrikalar	Dört yıldız Demir-Çelik Fabrikası	var	Fener-Balat hattında
	Kızılkayalar	var	-
	Çolakoğlu	var	-
Armatörler	Seferoğulları	yok	Haliç'teki organizasyonel alanın herhangi bir yerinde (örn: Kalafat yeri, DAPEY, söküm yapılan ama mülkiyeti tek kişiye ait olmayan araziler)
	Muzaffer Taviloğlu	yok	
	Orhan Sadıkoğlu	yok	
	Bedri (Abi)	yok	

3. Söküm yapmayı (da) bilen, herhangi bir amaçla yapılan söküme yardımcı olan Kalafat ustaları

Bilinenler:	yok	Fener-Balat hattındaki boş arazilerde (örn. Fener-Cibali arasındaki Sarıbaşlar'ın arazisi)
<ul style="list-style-type: none">Hürrem, Feyyaz & Recep, Ayhan & 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.		Hasköy hattındaki boş arazilerde ya da Kalafat yerinde (DAPEY'de dahil olmak üzere).
Bilinmeyenler:		
<ul style="list-style-type: none">Haliç'te yetişen ve oksijenle kesim yapmayı bilen çok sayıda Sivaslı-Tokatlı usta.		

4. Dalgıç ekibiyle birlikte Haliç kıyıları da dahil olmak üzere, ülkenin herhangi bir yerindeki batık gemileri çıkarıp, sökenler

<ul style="list-style-type: none">Şakir Kopuz (Kereste ticareti, nakliyecilik)Zafer Kalkavan	yok	Kalafat yeri (DAPEY'de dahil olmak üzere); İzmir (İnciraltı) kıyıları; Antalya kıyıları; Karadeniz kıyıları (Ereğli, Amasra, Zonguldak, Sinop, Trabzon); Çanakkale kıyıları.
---	-----	--

Kaynak: Gemi sökümünün Haliç dönemi tanıklarıyla gerçekleştirilen görüşmelerden (i1, i2, i3, i4, i5 ve i6) ve Öndeş'ten (2017; 2020; 2023a; 2023b; 2023c; 2024) yararlanılarak yazarlar tarafından üretilmiştir. Dönemin ticaret sicilleri, Şark Yıllıkları ve İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası arşivleri üzerinde gerçekleştirilecek ayrıntılı bir inceleme, mekânsal, mali ve örgütsel yapıya ilişkin çok daha kapsamlı bir veri seti ortaya koyacaktır.

EXTENDED ABSTRACT

Understanding Relocation Dynamics and the Changing Regulatory Framework of the Turkish Shipbreaking Industry: An Empirical Analysis from a Relational Economic Geography Perspective

 **Büşra Gezer,¹**  **Yiğit Evren,¹**  **Nuri Yavan²**

¹Yıldız Technical University, Faculty of Architecture, Department of City and Regional Planning, İstanbul, Türkiye

²Ankara University, Faculty of Language, History and Geography, Department of Geography, Ankara, Türkiye

The shipbreaking industry often portrays a precarious production area where environmental risks, occupational health and safety issues (OHS), and regulatory interventions intersect. The industry also provides scrap metal input that is essential to the circular economy. In Turkey, the shipbreaking industry is characterized by long withstanding tensions between relatively unregulated labour conditions and the international legislative interventions aimed towards raising environmental and OHS standards. Furthermore, this industry was relocated from Haliç (Istanbul) to Aliğa (Izmir) in the mid-1970s due to its environmental impacts and OHS issues. This context displays complex relationships between space, environment, labour, and regulations, thus providing a rich empirical basis to analyse the conditions of a burgeoning economic landscape.

To explain the local industry's multi-scalar and multi-layered complex reality and transformation, in this paper we employ the perspective of relational economic geography. This perspective arose from a tradition in which deterministic interpretations of neoclassical models are heavily rejected and any positivist commitment to regional science is abandoned. Building upon Storper's notion of holy trinity, relational perspective conceptualizes space as a perspective rather than a passive container. In this treatment, economic action is explicitly the main focus of analysis and primarily viewed as social action that is constantly reproduced within agentic networks and filtered by space. In this context, our study aims to provide a spatio-temporal focus to illustrate how the production organization of Turkish shipbreaking has been transformed in the face of new spatial and institutional requirements at the firm level. The lens we employ here enables us to empirically investigate the sectoral impacts of industrial relocation and the changing regulatory framework. To this end, we converge the industrial relocation literature with the relational-institutional perspectives in economic geography.

Compatible with the epistemological position of relational thinking, we designed our research in a qualitative fashion. Thirty-three in-depth interviews, in a time span of ten months, were carried out with various individuals from the local industry. These include owners and/or managers from 16 small and medium sized firms, employees of 5 ship recycling facilities, representatives of 3 non-governmental organizations, as well as 9 industry specialists. Each interview was coded using MAXQDA. In addition to the fieldwork, a wide range of secondary data has been analysed, ranging from the NGO Shipbreaking Platform and the Ministry of Transport and Infrastructure statistics to local policy-related documents, doctoral dissertations, and newsletters.

Our findings indicate that the impacts of relocation and the changing regulatory conditions on the industry are felt at different temporal and organisational layers. While the former has gradually transformed the local value chain and paved the way for the emergence of new agents, the latter was abrupt and resulted, for the most part, in the replacement of some of the old business practices with new ones. At the firm level, the death and birth of new routines are observed differently depending on the ability and willingness of firms to adapt to enacted laws.

Keywords: Regulatory framework; shipbreaking, Haliç and Aliğa; relational economic geography; relocation.