

Araştırma Makalesi

**Kurumsal Mantıkların Örgütsel Alanlarda Yapılanma Süreci:
Türk Deniz Ticareti Sektörü Örneği**

Yasemin Şükran UÇAR

Sorumlu Yazar, Ticaret Bakanlığı

yaseminsukran@hotmail.com, ORCID: 0000-0003-3937-9452

Rabia Arzu KALEMCI

Çankaya Üniversitesi, İİBF

arzukalemci@cankaya.edu.tr, ORCID: 0000-0002-2617-2666

Öz

Bu makalede, Türk deniz ticareti örgütsel alanının Cumhuriyet Dönemindeki tarihsel seyri, kurumsal değişim ve kurumsal mantıklar çerçevesi dâhilinde, arşiv taraması, tarihsel inceleme, mülakat gibi niteliksel analiz yöntemleri kullanılarak incelenmektedir. Bu kapsamda, devlet kurumlarının oluşum aşaması olan Cumhuriyet'in ilânının ertesindeki yıllarda genel itibarıyla devletçi ve geleneksel uygulamaların etkili olduğu görülmektedir. Diğer taraftan, 1950'li yıllar, özel teşebbüsün sektörde etkisinin hissedilmeye başlandığı ve ilk dışa açılma faaliyetlerinin gözlemlendiği dönem olarak göze çarpmakla birlikte, bu yıllarda anılan örgütsel alanda henüz tam anlamıyla bir özel sektör kurumsal mantığından bahsetmek mümkün bulunmamaktadır. Bununla birlikte, ülkemizde 1980'li yıllarda başlayan liberalleşme politikalarının Türk deniz ticareti sektörü üzerindeki etkileri, 1990'lı yıllarda görülmeye başlanmaktadır. 2000'li yıllar ise, sektördeki liberalleşme, özelleştirme ve uluslararasılaşmanın artış gösterdiği dönem olarak dikkat çekmektedir. Dolayısıyla, Türk deniz ticareti sektörü özelinde, Cumhuriyet Döneminde, geleneksel kamu mantığından uzaklaşarak piyasa ilişkilerinin hâkim olduğu modern mantığa doğru bir geçiş yaşandığı görülmektedir.

Anahtar kelimeler: Türk deniz ticareti, örgütsel alanlar, kurumsal kuram, kurumsal değişim, kurumsal mantıklar

Jel Sınıflandırma Kodları: E02, M19, M21

**The Structuring Process of Institutional Logics in Organizational Fields: The Case of
Turkish Maritime Trade Sector¹**

Abstract

In this article, the historical course of the Turkish maritime trade field in the Republican Era has been examined within the framework of institutional change and institutional logics, using qualitative analysis methods such as archival scanning, historical analysis, and interviews. Within this context, it has been concluded that in the years following the proclamation of the Republic, which was the stage of the establishment of state institutions, the statist and traditional practices were generally in effect. On the other hand, although the 1950s stand out as the period when the influence of the private enterprise began and the first international activities were observed in the sector, it is not yet possible to talk about a complete private sector institutional logic in the field. Nevertheless, the effects of the liberalization policies in the 1980s on the Turkish maritime trade sector were observed during the 1990s. The 2000s, on the other hand, stand out as the period in which liberalization, privatization and internationalization in the sector increased. Therefore, in the Turkish maritime trade sector in particular, it has been seen that there has been a transition from the traditional public logic towards a modern logic dominated by market relations in the Republican Era.

Keywords: Turkish maritime trade sector, organizational fields, institutional theory, institutional change, institutional logics

JEL Classification Codes: E02, M19, M21

¹ Extended abstract is presented at the end of the article.

Geliş Tarihi (Received): 05.07.2023 – Kabul Edilme Tarihi (Accepted): 11.09.2023

Atıfta bulunmak için / Cite this paper:

Uçar, Y. Ş. ve Kalemci, R. A. (2023). Kurumsal mantıkların örgütsel alanlarda yapılanma süreci: Türk deniz ticareti sektörü örneği. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13 (3), 1052-1081. DOI: 10.18074/ckuibfd.1322916.

1. Giriş

Kurumsal kuram kapsamındaki örgüt çalışmalarının en temel kavramlarından birisini, fark edilebilir uzmanlık ve faaliyet bölümleri olarak tanımlanan “örgütsel alan” (DiMaggio ve Powell, 1983) kavramı oluşturmaktadır. Örgütsel alanlar, sürekli olarak gelişen ve komplike özellikler taşıyan (Meyer ve Scott, 1992; Wooten ve Hoffman, 2008) “ana tedarikçiler, müşteriler, düzenleyici kuruluşlar ve diğer örgütleri” (DiMaggio ve Powell, 1983) kapsamaktadır. Örgütsel alanlar üzerine gerçekleştirilen ilk dönem çalışmalarının, eşbiçimlilik baskılarına ve tek tip (uniform) alanlara işaret ettiği belirtilmekteyken (Scott, 2001), daha yeni araştırmalar örgütsel formlar kapsamında bölümlere ayrılmış ve çeşitlilik içeren örgütsel yapılar öngörmektedir (Davis ve Greve, 1997; Greenwood ve Hinings, 1996; Greenwood, Oliver, Sahlin ve Suddaby, 2008; Greve, 1996; Kondra ve Hinings, 1998; Kraatz ve Zajac, 1996; Levy, 2006; Lune ve Martinez, 1999; Rowan, 2006). Ayrıca, örgütsel alanların olgunlaştıkça heterojenleşmeye başladığı da kabul edilmektedir (Kraatz ve Zajac, 1996; Schneiberg, 2002; Wooten ve Hoffman, 2008). Heterojenleşme süreci sonucunda ise, “kurumsal mantıklar” kavramı altında örgütsel alanların söz konusu mantıklar tarafından yönlendirildiği ve şekillendirildiği bir yapı açığa çıkmaktadır.

Kurumsal mantıklar, örgütsel alanlarda yer alan aktörlerin davranış kalıplarını düzenleyen ilkeler olarak görülmektedir (Friedland ve Alford, 1991). Bu kapsamda, aktörlerin farklı kurumsal mantıklardan kendilerine uygun olanı seçmesi söz konusu olmaktadır (Leblebici, Salancik, Copay ve King, 1991). Dolayısıyla, toplumsal aktörler, bireysel ve örgütsel düzeylerde çoklu kurumsal mantıklar uyarınca hareket etmekte (Friedland ve Alford, 1991) ve kurumsal mantıklar da kendi aralarında baskın mantık hâline gelebilmek için yarışmaktadır. Böylesi heterojen örgütsel alanlarda çoklu kurumsal mantıklar içsel çelişkilere yol açmakta (Clemens ve Cook, 1999; Greenwood ve Hinings, 2006; Seo ve Creed, 2002) ve söz konusu çelişkiler kurumsal değişimi tetiklemektedir (Friedland ve Alford, 1991; Rao vd., 2003; Thornton vd., 2005).

Kurumsal değişim, kurumsal mantıklara farklı etkilerde bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, nispeten eski savlardan birisi olan ve değişimin, bir kurumsal mantığın diğer mantıklarla girdiği kısa süreli bir çekişme sonucunda baskın hâle gelmesiyle sonuçlandığını belirten görüş olarak karşımıza çıkmaktadır (Delbridge ve Edwards, 2007; Greenwood ve Hinings, 2006). Buna karşılık, son zamanlarda gerçekleştirilen çalışmalarda değişim neticesinde çoklu mantıkların birarada bulunmaya devam edeceğini öngören ikinci görüşün hâkim olduğu görülmektedir (Lounsbury ve Crumley, 2007; Purdy ve Gray, 2009; Reay ve Hinings, 2009). Ayrıca, tek bir baskın kurumsal mantığın gözlemlendiği durumlarda dahi eski baskın mantığın da dâhil olduğu alternatif mantıkların izlerine rastlandığı belirtilmektedir (Lounsbury, 2007; Reay ve Hinings, 2005; Schneiberg, 2007, Thornton ve Ocasio, 2008).

Kurumsal mantıkları yerel düzeyde bir kurumsal değişime uğratan ve onları dönüştüren etmenlerden birisini de küreselleşme oluşturmaktadır. Bu kapsamda, küreselleşme sonucunda yerel kurumsal mantıklarla “dışsal” kurumsal mantıklar arasında bir uyum söz konusu olabileceği gibi mantıklar arasında çatışma yaşanması olasılığı da bulunmaktadır. Sözelimi, Marquis ve Lounsbury’ye (2007) göre birbiriyle çelişen kurumsal mantıklar, küreselleşme karşısında ulusal düzeyde direnç göstermekte ve çatışmaktadır. Bununla birlikte, birbiriyle uyumlu mantıkların örgütsel alanları dönüştürme yeteneği de bulunmaktadır. Bir başka deyişle, detayları ilerideki bölümlerde sağlanan kopyalama, brikolaj ve çeviri mekanizmaları aracılığıyla yerel özellikleri dikkate alan bir yaklaşım kapsamında uluslararası pratiklerle uyumlu melez formların ortaya çıkması da mümkündür. Bu itibarla, küreselleşme karşısında yerel uygulamalar yakınsama (convergence) veya ıraksama (divergence) olguları dâhilinde kurumsal mantıklar bazında değişim ve dönüşüme uğramaktadır.

Dünyada temel olarak 1980’li yıllarda başlayan ekonomik liberalleşme olgusuyla birlikte pek çok ulusal devlet, uyguladıkları liberal politikalarla dışa açılma sürecine girmiştir. Bu süreçte, söz konusu serbestleşmenin en fazla hissedildiği alan olan uluslararası ticarete ulusal düzeyde örgütsel değişimler gözlemlenmiştir. Bu çalışma, anılan liberal politikaların uluslararası ticarete ne tür kurumsal mantık değişikliklerini beraberinde getirdiği üzerine odaklanmaktadır. Diğer taraftan, Richard Whitley (1991, 1994, 2000) tarafından Güney Kore ile birlikte “devlete bağımlı” ulusal iş sistemleri arasında sayılan Türkiye’nin ticari denizcilik sektörünün geçirdiği dönüşümde, uluslararası uygulamaların etkisiyle ortaya çıkan kurumsal mantık değişimleri de önem taşımaktadır. Bu kapsamda, ticari denizcilikte gözlemlenen küreselleşme olgusunun yerel düzeyde mevcut uygulamalarla birleşerek çeviri veya brikolaj tarzında yeni formlar yaratıp yaratmadığı da önemli bir husustur. Diğer taraftan, yine küreselleşme çerçevesinde devlete bağımlı yapıların dönüşüm ve değişimi söz konusudur. Ayrıca, uluslararası ticaret ve liberalizasyonun devlete bağımlılığı asgari düzeye indirme özelliğinden dolayı, incelenen örgütsel alanda ortaya çıkan form değişiklikleri dikkati çekmektedir. Bu kapsamda, çalışmanın amaçları arasında yer alan, sektörün dünyadaki gelişmelerden ne ölçüde ve hangi şekilde etkilendiğinin ortaya çıkarılması şeklindeki analizin de literatüre anlamlı bir katkıda bulunması beklenmektedir. Bir başka deyişle, Whitley’in bahsettiği devlete bağımlı yapının aksine bu bağımlılığın, liberal politikalara uyumlanma sürecinde ortaya çıkan melez formlar aracılığıyla aşılması gündeme gelebilmektedir. Dolayısıyla, çalışmamızın temel araştırma amacı Türk ticari denizcilik sektörüne hâkim olan kurumsal mantıkların tarihten bugüne ne türden bir eğilim gösterdiğini incelemektir. Bu itibarla, çalışma kapsamında tüm bileşenler kapsamlı bir incelemeye tâbi tutulmakta ve anılan melez formlar sonucu ortaya çıkan kurumsal mantıklar tespit edilmeye çalışılmaktadır. Çalışmada kurumsal yaklaşım içerisinde, kurumsal mantıkların nitel yöntemlerle ortaya çıkarılması geleneği takip edilerek niteliksel veri toplama yöntemi benimsenmiştir.

2. Kurumsal Değişim

Yeni kurumsal kuramın en önemli dayanaklarından birisi olan örgütsel çevreye uyum neticesinde ortaya çıkan örgütler arası eşbiçimlilik vurgusu, söz konusu kuramın kurumsal değişim kavramının açıklığa kavuşturulmasında yetersiz kaldığı iddialarını da beraberinde getirmiş olup teorisyenlerin 1990'lerde gerçekleştirdiği çalışmalarla söz konusu açık kapatılmaya çalışılmıştır (Özen, 2007). Bu doğrultuda son otuz yılda gerçekleştirilen araştırmaların, örgütsel değişimin kökenleri, süreçleri, sonuçları ve benzeri konuları içeren oldukça kapsamlı modeller önerdiği görülmektedir.

Kurumsal değişim, genellikle bir "dış etken" (Meyer vd., 1990; Greenwood, Suddaby ve Hinings, 2002) sonucu oluşan bir "çözülme (deinstitutionalization)" (Oliver, 1992) ile başlamaktadır. Bu kavram, oturmuş veya kurumsallaşmış bir örgütsel uygulamanın meşruiyetinin aşınması veya kesintiye uğraması şeklinde tanımlanmaktadır (Oliver, 1992). Bu ilk aşamada yerleşik uygulamalar, "olaylar (events)" (Hoffman, 1999) ya da "şoklar (jolts)" (Meyer, Brooks ve Goes, 1990) tarafından etkide bulunularak çözülmeye tâbi tutulmaktadır. Burada şoklar, toplumsal nitelikli olabileceği gibi teknolojik değişimler, rekabet kaynaklı süreksizlikler (competitive discontinuities) ya da düzenleyici alandaki değişiklikler (regulatory change) şeklinde de olabilmektedir (Greenwood vd., 2002). Bir sonraki aşamada, örgütsel alana yeni "oyuncular"ın girmesi üzerine yerleşik uygulamaların çözülmesi süreci başlamaktadır. Daha sonrasındaysa, "kurumsallaşma öncesi (pre-institutionalization)" ve yeniliğin rasyonelize edildiği "kuramlaştırma (theorization)" aşamaları yaşanmaktadır. Son olarak ise, yeni uygulamaların geniş bir kullanım alanı bulduğu "yayılm (difüzyon)" ve "kurumsallaşma (institutionalization)" süreçleri yer almaktadır. Böylelikle, dışsal şoklar esnasında ve sonrasında oluşan yeniliğin (innovation) örgütsel alanlarda, eski kurumsal uygulamaların terk edilmesi suretiyle yeni bir kurumsallaşma olgusunu beraberinde getirdiği görülmektedir.

Literatürde kurumsal değişimin içsel kaynaklı olabileceğini savunan çalışmalar da bulunmaktadır. Bu kapsamda, Leblebici vd.'nin (1991) ABD'deki radyo yayıncılığı üzerine gerçekleştirdikleri bir araştırma uyarınca, anılan sektördeki değişimin, çevrede yer alan örgütlerin kaynak bağımlılığını bertaraf edebilmek için gerçekleştirdikleri yeniliklerin zaman içerisinde merkezde bulunan örgütler tarafından da uygulanması sonucunda ortaya çıktığı bulgulanmaktadır. Benzer şekilde, Clemens ve Cook (1999) bir örgütsel alandaki heterojenite ve içsel çelişkilerin ("incompatibility") aynı alanın içerisinden de gelebileceğini iddia etmekte ve kurumsal değişimin süreklilik arz eden öğrenme ve yenilik faaliyetlerinden kaynaklanabileceğini belirtmektedir.

Kurumsal değişim konusunda gerçekleştirilen diğer bir kavramsal araştırma uyarınca, "çözülme" (Oliver, 1992) sürecinde geçici (temporal) değişim mekanizmaları ve kalıpları incelenmekte ve geçici çözülme olgusunun ilerleyen

safhalarda tekrarlanmaması halinde kurumsal değişimin gerçekleşmeyeceği savunulmaktadır (Lawrence, Winn ve Jennings, 2001).

Kurumsal değişimi dinamik bir modelle ele alan bir diğer çalışma (Beckert, 1999) ise, stratejik aktörlerle kurumsallaşmış uygulamalar üzerine eğilmekte ve kurumsal girişimcilerin süreçteki rollerini incelemektedir. Çalışma, kurumsal değişimi Giddens'ın (1984) Yapılaşma Kuramı uyarınca ele almakta ve stratejik aktörleri, sosyal yaşantının yerleşik uygulamalarının değişiminde "kısmen" başarılı olarak tanımlamaktadır. Beckert ayrıca, meşruiyet ve güç kavramlarını örgütlerin istikrarında merkezi önemde görmekte ve stratejik aktörlerin değişimi tetikleyici özelliklerinden dolayı, statükocu olarak nitelendirilebilecek kurumlarla olan "çelişkili bağımlılık" ilişkisi içerisinde olduklarını belirtmektedir.

Bir kurumsal girişimci olarak devletin kurumsal değişime büyük ölçüde aracılık ettiğini bulgulayan bir çalışmada (Yalçınkaya ve Taşçı, 2017) devletin, örgütsel alana müdahale etmek, zaman zaman alanın oluşmasını sağlamak veya alanı dönüştürmek suretiyle farklı bağlamlarda örgütsel pratiklere ve formlara şekil verebildiği belirtilmektedir. Bu anlamda, devletlerin bağlamsal veya örgütsel alanlarda farklılık gözetmeksizin kurumsal süreçlerde açık bir şekilde kurumsal girişimciliğe özgü eylemlerde buldukları ve bu süreçlerde en yoğun kullanılan mekanizmanın da hukuki düzenlemeler olduğu ifade edilmektedir (Yalçınkaya ve Taşçı, 2017). Diğer taraftan, örgütsel alan düzeyindeki görgül araştırmalarda da bu işlev bulgulanmaktadır. Nitekim, Türkiye'de sosyal sigorta mantığının ağırlıklı olarak normatif ve düzenleyici mekanizmaların kullanımı sonucunda oluştuğu görülmektedir (Gökoğlu, 2012). Benzer şekilde, Türk askerlik alanında da alanın doğası gereği devlet ağırlığının bulunduğu ve düzenlemelerde devletin başat güç olduğu ifade edilmektedir (Kalemci, Gökoğlu ve Tüzün, 2015). Bu kapsamda, Türk askerlik örgütsel alanında, bir kurumsal değişimden ziyade birbiriyle çelişen veya rekabet eden kurumsal mantıkların bir arada bulunduğu ve sürdürülebilirlik olgusunun yönlendirdiği bir "kurumsal durağanlık"ın hâkim olduğu savunulmaktadır.

Böylesi uzun ve karmaşık bir görünüm sergileyen kurumsal değişim sürecinin örgütsel yaşamda, kurumsal mantıklar bakımından büyük etkileri bulunmaktadır. Bu kapsamda, sürekli olarak değişime uğrayan örgütsel alanlarda kurumsal mantıklar bazında da önemli değişimler yaşanmaktadır. Bir başka deyişle, kurumsal değişim esnasında içsel ya da dışsal bir etken sonucunda bir kurumsal mantıktan diğerine geçiş söz konusu olmaktadır. Dahası, bu süreçte örgütsel alanlarda yarışan veya uyumlu nitelikte olabilecek çoklu mantıklar da devreye girebilmektedir. Böylelikle, süreklilik arz eden bu sosyal inşa sürecinde kurumsal girişimci olarak adlandırılan örgütsel aktörlere büyük sorumluluklar düşmektedir. Zirâ, değişime uğrayan örgütsel alanda söz konusu değişimin yorumlanması ve uygulanması görevleri anılan ajanlara ait bulunmaktadır. Dolayısıyla, makro ve mikro düzeylerde olmak üzere dinamik bir örgütsel çevrede oluşan kurumsal değişimin

uzun dönemli incelenmesinde kurumsal mantıklar yaklaşımına ve onun önermelerine gereksinim duyulmaktadır.

3. Kurumsal Mantık Yaklaşımı

Örgütlerin meşruiyet kazanmaları için kurumsal çevreleriyle uyumlanmaları sürecini inceleyen yeni kurumsal kuram, temelde, gerçekliğin toplumsal olarak kurulduğu tezine dayanmaktadır (Berger ve Luckman, 1967). Bu kapsamda örgütler, buldukları ortamlarda kurumsallaşma süreci kapsamında iş yapma yöntemleri ve yönetim uygulamaları gibi olgulara uyum sağlamaktadırlar. Örgütler bu sayede meşruiyet kazanmakta, kaynaklara ulaşmakta ve hayatta kalma olasılıklarını artırmaktadırlar. Böylelikle, kendi teknik verimliliklerini arttırmak amacını taşımaksızın meşru olarak kabul ettikleri kurumsallaşmış unsurları kendi yapılarına dâhil etmektedirler. Diğer bir deyişle, kurumsallaşmış yapısal unsurları “törenselleşmiş” bir biçimde benimsemektedirler (DiMaggio ve Powell, 1983).

Bu bağlamda örgütler, zaman içerisinde yapılanmaktadır. Bir başka deyişle, kurumsal yapı ve uygulamalar organizasyonlar tarafından örgütsel alanlar bazında benimsenmektedir. Söz konusu yapı ve uygulamalar, zaman içinde örgütlerin verimliliğini sağlamasa bile değer kazanmakta ve kurumsallaşmaktadır. Zirâ, örgütler bu şekilde meşruiyet kazanmakta ve hayatta kalmaktadırlar. Bu doğrultuda, örgütlerin meşruiyet kazanmalarında eşbiçimlilik mekanizmaları devrede bulunmaktadır. Bu kapsamda örgütler, mimetik, zorlayıcı ve normatif eşbiçimlilik (DiMaggio ve Powell, 1983) olguları aracılığıyla uygulamalar bazında birbirleriyle benzeşmekte ve sonuç olarak örgütsel alanlarda kurumsal eşbiçimlilik ortaya çıkmaktadır.

Kurumsal mantık yaklaşımı, yeni kurumsal kuram çalışmaları içerisinde yer almakta olup, Thornton ve Ocasio'nun (1999, 2008) çığır açıcı çalışmalarından temellenmektedir. Thornton ve Ocasio kurumsal mantıkları, “sosyal olarak inşa edilmiş, bireylerin somut uygulamaları yeniden ürettikleri, mekân ve zamanı organize ettikleri ve sosyal gerçekliğe anlam verdikleri varlık, değer, inanç ve kuralların tarihsel örüntüsü” şeklinde tanımlamaktadır (1999). Yaklaşım, bir örgütsel alan içerisinde yer alan eşbiçimlilik mekanizmaları üzerine yoğunlaşmakta ve örgütsel alan kapsamındaki örgütlerin, alandaki hâkim yapılageliş kuralları ve yapılar tarafından şekillendirildiğini savunmaktadır. Bir başka deyişle örgütler, aynı kurumsal mantık dâhilinde eşbiçimlilik yaratıcı eylemler ve yapılarla birbirlerine bağlı durumda bulunmaktadır.

Kurumsal mantıklar, kurumsal teoride birey, örgütsel ve toplumsal boyutlarda bütünleşik incelemeler yapılmasına imkân veren bir görünüm sergilemektedir (Friedland ve Alford, 1991; Thornton ve Ocasio, 2008; Thornton, Ocasio ve Lounsbury, 2012). Bu itibarla, mikro ve makro analizler yapılmasına uygun bir zemin oluşturarak birey (“agency”) ve yapı (“structure”) bağlamlarında kapsamının ve etki alanının genişletilmesi suretiyle kurumsal kurama önemli katkılarda

bulunmaktadır. Yaklaşım, örgütsel alanları “kurumsal karmaşıklık” kavramıyla özdeşleştirerek “çoklu (multiple)” mantıklardan oluşan bir yapıda ele almaktadır (Greenwood vd., 2011). Bu kapsamda, çoklu kurumsal mantıkların hem rekabetçi, hem de işbirliğine uygun özellikler taşıyarak birarada bulunduğu kabul edilmektedir (Goodrick ve Reay, 2011; Waldorff, Reay ve Goodrick, 2013). Buna göre, örgütsel alanların iki ya da daha fazla kurumsal mantığın aynı anda gözlemlendiği baskın bir kurumsal mantık tarafından oluşturulduğu kabul edilmektedir (Scott, 2008; Thornton ve Ocasio, 1999). Ayrıca, kurumsal mantıkların değişken bir yapıda olması dolayısıyla kurumsal aktörlerin yorumuna tâbi bulunabileceği de öngörülmektedir (McPherson ve Sauder, 2013). Bu kapsamda, Türk askerlik hizmeti örgütsel alanındaki kurumsal mantıkları inceleyen çalışmalarında Kalemci vd. (2015), bahse konu alana egemen olan ve Ordu Millet anlayışına dayanan zorunlu askerlik mantığının büyük ölçüde etkisini devam ettirdiğini, bunun yanında ise, belirli aralıklarla ve koşullarla etkinleştirilen ve içeriğini bedelli askerlik ile profesyonel askerlik hizmet biçimlerinin oluşturduğu alternatif anlayışlar olarak pragmatik mantıkların da varlığını sürdürdüğünü bulgulamaktadır.

Kurumsal mantıklar, bir örgütsel alandaki baskın mantık kapsamındaki kurumsal değişimin incelenmesi bakımından da elverişli bir çerçeve sunmaktadır. Bu doğrultuda gerçekleştirilen bazı çalışmalar, bir alanda ortaya çıkan yeni bir kurumsal mantığın söz konusu alandaki aktörlere yeni bir rehberlik imkânı sunarak baskın hale geldiğini belirtmektedir (Kitchener, 2002; Hensmans, 2003; Scott, Ruef, Mendel ve Caronna, 2000). Bununla birlikte, rekabet halindeki kurumsal mantıkların uzun bir süre boyunca birarada bulunduğunu bulgulayan çalışmalar da literatürde yer almaktadır (Marquis ve Lounsbury, 2007; Lounsbury, 2007; Reay ve Hinings, 2005). Yarışan mantıkların rekabet yaratıcı etkilerinden dolayı örgütsel alanda istikrarsızlaştırıcı özellikleri bulunduğu belirtilmektedir (Thornton, 2004). Kurumsal mantıkların, örgüte ait inanç sistemleri ve ilişik uygulamaları içermesi itibarı ile, örgütsel değişimle sıkı bir ilişki içerisinde olduğu tespit edilmektedir (Reay ve Hinings, 2009). Dolayısıyla, aktör davranışlarını yönlendirdiği kabul edilen kurumsal mantıkların, örgütsel alanları tanımladığı görülmektedir (Scott, 2008). Ayrıca, kurumsal değişimin, kurumsal mantıkların ortaya çıkışıyla birlikte başladığı ifade edilmektedir (Lounsbury, 2002; Scott vd., 2000; Suddaby ve Greenwood, 2005). Söz konusu değişim esnasında bir baskın kurumsal mantıktan diğerine geçiş yaşandığını (Greenwood vd., 2012, Hoffman, 1999) ve diğer mantıklar bulunsada dahi davranışları şekillendiren unsurun baskın mantık olduğunu kabul eden çalışmalar bulunmaktadır (Thornton, 2004). Bu çalışmalar, yarışan kurumsal mantıkların, rekabet koşullarından kaynaklanan sebeplerden dolayı ortadan kalkacağını savunmaktadır (Hensmans, 2003; Hoffman, 1999). Bu kapsamda, yeni bir kurumsal mantığın yerleşik bir örgütsel alanda ortaya çıkışını müteakip, rakip mantıkların geçiş dönemi boyunca var olacağını ve bu zaman zarfında bir tarafın üstün gelmesiyle birlikte baskın bir mantık etrafında

uzlaşılacağını iddia eden kuramcılar bulunmaktadır (DiMaggio ve Powell, 1983; Hensmans, 2003; Hoffman, 1999).

Literatürde tek bir baskın kurumsal mantık anlayışını savunan, yukarıda detayları sunulan kuramcılarının yanı sıra, özellikle son yıllarda gelişen bir çoklu kurumsal mantık anlayışını benimseyen kuramcılar yazını da yer almaktadır (Besharov ve Smith, 2014; Dunn ve Jones, 2010; Glynn ve Lounsbury, 2005; Greenwood, Díaz, Li ve Lorente, 2010). Bu doğrultuda, örgütsel alanlarda çoklu kurumsal mantıkların, uyumlu ve çelişen özelliklerinin yoğunlukta olmalarına göre farklı biçimlerde oluştuğunu belirtmek mümkün bulunmaktadır. Bir başka deyişle, örgütlerde çoklu kurumsal mantıklar, birbirleriyle çelişebilecekleri gibi, uyum içerisinde de hareket edebilmektedirler. Bu durum, çoklu kurumsal mantıkların sahip oldukları “merkezilik derecesi” ile “uygunluk derecesine” bağlı bulunmaktadır (Besharov ve Smith, 2014). Dolayısıyla mantıkların çatışma düzeyleri, sağladıkları anlam, değerler, kimlik ve uygulamalardan oluşan “uygunluk derecesi” ile birbirlerine göre baskınlıklarını ifade eden “merkezilik derecesi”ne bağlı olarak ortaya çıkmaktadır.

Merkezilik Derecesi

Yüksek

Örgütün faaliyet gösterebilmesinin temelinde çoklu mantıklar yer alır.

Düşük

Örgütün faaliyet gösterebilmesinin temelinde tek bir baskın mantık yer alır.

Yarışan Mantıklar (Çok sayıda yoğun çatışma yaşanır.)	Uyumlu Mantıklar (Asgari düzeyde çatışma yaşanır.)
Aykırı Mantıklar (Orta düzeyde çatışma yaşanır.)	Baskın Mantık (Çatışma yaşanmaz.)

Düşük
Mantıklar, aktöre çelişen hareket şablonları sunar.

Yüksek
Mantıklar, aktöre uyumlu hareket şablonları sunar.

Uyum Derecesi

Şekil 1: Örgütlerde Çoklu Mantıklar

Kaynak: Besharov ve Smith, 2014; Aktaran: Atakan-Duman, 2017

Bu bağlamda, merkezilik derecesi yükseldikçe örgütsel yapının katmanlaşması sonucunda çoklu mantık uygulamalarına daha sık rastlanmaktadır. Bununla birlikte, yine yüksek merkezilik derecesindeki örgütlerde çatışma olasılığı veya yoğunluğu, kurumsal mantığın örgütle olan uyumuna göre ortaya çıkmaktadır. Bu itibarla, ya “yarışan mantıklar”da görüldüğü gibi yoğun ve çok sayıda çatışma yaşanmakta, ya

da uyum derecesinin yüksek olması hâlinde minimum düzeyde ortaya çıkmaktadır. Benzer şekilde, düşük düzeyde merkezi yapıya sahip örgütlerde tek bir baskın kurumsal mantıktan söz edilmesinden dolayı çatışma ya hiç bulunmamakta (baskın mantık), ya da orta düzeyde gözlemlenmektedir (aykırı mantıklar).

Örgütsel alanlar kapsamındaki küreselleşmede en önemli unsur yayılım (difüzyon) olgusudur. Zirâ, örgütsel uygulamaların ülkeler arasındaki transferi, uluslararası prensip ve uygulamaların yayılımı yoluyla gerçekleştirilmektedir. Yayılım, ithal edilen ilke ve pratiklerin yerel düzeylerde uygulanmasını içermektedir (Campbell, 2004). Bu itibarla, yol bağımlılığı (path dependence) adı verilen bir süreci de beraberinde getirmektedir. Yol bağımlılığı, yerel düzeyde tarihsel unsurların etkisinde gelişen örgütsel formlara işaret etmekte olup, uluslararası düzeyde transfer edilen pratiklerin ülke içerisinde uğradığı biçimsel yapı değişikliklerini ifade etmektedir. Söz konusu süreç, uluslararası uygulamaların örgütsel alanların yerel düzeydeki tarihsel özelliklerinin dikkate alınarak incelenmesini gerekli kılmaktadır. Bu bağlamda, gelecekteki eylemlerin geçmişten bağımsız olamayacağını öngörmektedir. Dolayısıyla, anılan süreçte tarihsel anlamda bir bağımlılıktan (lock-in) söz etmek mümkün bulunmaktadır. Bu durum, yine yerel düzeyde tarihsel bağımlılıktan dolayı oluşan bir direnç olgusunu da beraberinde getirmektedir. Diğer bir deyişle, uluslararası uygulamalarla karşılaşan yerel unsurlar, tarihsel yol bağımlılığı nedeniyle ilk etapta bir direnç sergilemekte, akabinde aşağıda detayları sağlanan mekanizmalar ile bahse konu ilkesel pratikleri tarihsel bağlamda içselleştirmektedir.

Yayılım, temel olarak brikolaj (bricolage) ve çeviri (translation) mekanizmaları aracılığıyla oluşmaktadır. Bu kapsamda brikolaj, kurumsal değişimin yerel unsurların yeniden kombinasyonu sonucunda ortaya çıkması üzerine kurulu bulunmaktadır (Campbell, 2004; Lippi, 2000). Söz konusu oluşum ise sorunla karşılaşan örgütlerin değişime uğramalarını içeren tözsel (substantive) brikolaj ile destek ve meşruiyet kaygılarıyla yüzeysel bir biçimde sembolik brikolaj şeklinde meydana gelebilmektedir. Brikolaj, çevresel baskılar neticesinde hâlihazırda var olan unsurların yeni ve yaratıcı bir şekilde bir araya getirilerek harmanlanması aracılığıyla oluşan melez yapıları içermektedir (Kalemci vd., 2015). Diğer mekanizma olan çeviri, dışsal unsurların yerel düzeyde var olan içsel unsurlarla birleşmesi suretiyle yeni bir örgütsel formun oluşumunu ifade etmektedir. Her iki mekanizma da, mevcut yapıların zorlanması neticesinde melez formların oluşmasına vesile olmaktadır. Bu bağlamda, kurumsal mantıklara da etkide bulunmakta ve onları değişime zorlamaktadır. Dolayısıyla, kurumsal değişimin tetiklenmesi ile birlikte kurumsal mantıklar arasında uyumsuzluk oluştuğunda gerilim ve zorluk artmakta (Greenwood vd., 2011), bu sebeple de hibrit (Pache ve Santos, 2013; Thornton vd., 2005) ya da brikolaj (Outila ve Fey, 2021; Johansen ve Waldorff, 2017) bir şekilde mantıkların kendine has özellikleri aktörler tarafından ya kullanılarak, ya göz ardı edilerek ya da birleştirilerek hareket etmektedirler (Aktaran: Beger, 2022).

4. Araştırma Yöntemi

Bu araştırmada, Türk Deniz Ticareti Sektörüne hâkim olan kurumsal mantıkların seyri incelenmektedir. Örgüt yazınında kurumsal mantıkların belirlenmesi genel itibarıyla niteliksel veri toplama yöntemi ile gerçekleştirilmektedir (Fligstein, 1990; Ramirez, Soysal ve Shanahan, 1997). Nitekim kurumsal mantık kavramının öncü araştırmacısı olan Thornton ve Ocasio'ya (2008) göre, bu türden bir yöntemin seçilmesinin temel nedeni örgütsel alana hâkim kurumsal mantıkların birden fazla değişkenle ölçülmesi gereğindedir. Öte yandan ilgili yazındaki çalışmalar, örgütsel alana hâkim olan bir mantığın varlığını gösterebilmek için o mantığın belirli bir dönemde varlığını sürdürmesini yeterli olduğu görüşü hâkimdir (Thornton ve Ocasio, 1999; Scott, 2001; Lounsbury, 2007). Bu nedenle, çalışmanın temel verisini, tarihsel inceleme, arşiv tarama ve alana hâkim kişilerle yarı yapılandırılmış görüşmeler oluşturmaktadır. Bu kapsamda, Türk deniz ticareti örgütsel alanının önde gelen uzmanlarıyla gerçekleştirilen mülâkatlar, yaklaşık olarak 45 dakika ilâ 1 saat arasında sürmüş kendilerinden yayım için gerekli izinler alınmıştır.

5. Türk Deniz Ticareti Sektörünün Tarihsel Gelişimi (1923-1980)

29 Ekim 1923 tarihinde Cumhuriyetin ilânıyla birlikte ekonomide ve ticarete millileşme politikalarının uygulamaya konulduğu görülmektedir. Bu doğrultuda, Osmanlı İmparatorluğu döneminde Avrupalı tüccarlara verilen kapitülasyonlar nedeniyle genellikle yabancıların imtiyazında bulunan ticari denizcilik faaliyetlerinin yerli bir kimliğe kavuşturulması süreci başlamıştır. Bu konudaki en büyük adımlardan birisini 1923 tarihli Lozan Barış Anlaşmasının getirdiği gelişmeler oluşturmuştur. Bu kapsamda, bahse konu anlaşma ile kapitülasyonlar kaldırılarak yerli ekonominin gelişmesinin önündeki en önemli engellerden birisi ortadan kaldırılmıştır.

Kapitülasyonların kaldırılmasının yanı sıra 1 Temmuz 1926'da yayımlanan Kabotaj Kanunu aracılığıyla Türk kıyılarında deniz taşımacılığı, Türk vatandaşlarına ve Türk gemilerine verilmiştir. Esasında kabotaj hakkı, yine Lozan Anlaşmasıyla kazanılan bir hak olarak ancak 1926 yılındaki Kabotaj Kanunu ile uygulamaya konulabilmiştir. Anılan Kanun, yerli girişimcileri denizcilik sektöründe yabancıların rekabetinden koruyarak yatırım yapmaları ve faaliyet göstermelerinin yolunu açmıştır (Gürboğa ve Koraltürk, 2014). Bu kapsamda, Kanunun etkisiyle 1926-1929 yılları arasında Seyr-i Sefain İdaresinin işlem gerçekleştirdiği net tonaj % 40, armatörlerin sayısı ise % 67 artış göstermiştir (Gürboğa ve Koraltürk, 2014).

Ticaret filosundaki büyüme 1930'lı yıllar boyunca devam etmiş olup, bahse konu filonun dönemin ekonomik güçlüklerinden dolayı az sermaye yatırılarak alınmış yaşlı gemilerden oluştuğu görülmektedir (Gürboğa ve Koraltürk, 2014). Bu nedenle sigortalanamayan gemilerin bu dönemde yabancı limanlara girmeleri mümkün olamamıştır. Dolayısıyla, anılan gemilerin yalnızca iç pazarda çalışmalarından ve

1929 Buhranının etkisiyle de bu pazarda da olumsuzluklar ortaya çıktığından, Seyri Sefain İdaresinin devlet bütçesine yük olmaya başlaması söz konusu olmuştur. Bu şartlar altında, 1932 yılında 2068 sayılı “Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun” Resmî Gazete’de yayımlanarak kabotaj kapsamına giren limanlar arasında posta seferlerinin devlet tekeline alınması sağlanmıştır. Bu kapsamda, Türkiye iskele ve limanları arasında düzenli posta seferleri yaparak yolcu, eşya ve hayvan nakli işi Devlet idaresine alınmıştır. Diğer taraftan, şilepçilik, özel donanımlı gemilerle hayvan nakliyatı, limanlar ve körfezlerdeki iç hatlar nakliyatı ile Devlet idaresinin düzenli vapurlar işletmediği iskele ve limanlar arasında ve işlettiği iskele ve limanlarla işletmediği iskele ve limanlar arasında makinalı ve makinasız deniz vasıtaları ile her nevi nakliyat yukarıda sayılan hükmün kapsamına dâhil edilmemiştir. Dolayısıyla, bu türden taşımacılığın özel sektöre bırakıldığı görülmektedir.

1930’lardaki bir diğer önemli kanun da 5 Haziran 1933 tarihli 2239 sayılı Deniz Yolları İşletme Kanunu olmuştur. Söz konusu Kanun deniz işletmeciliğini devlet tekeli altına almakla birlikte, özel kesime 2068 sayılı Kanuna oranla daha fazla faaliyette bulunma imkânı veren bir görünüme sahip bulunmaktadır. Zirâ, armatörlere şirketler kurarak Türk limanları arasında yalnızca yük taşımacılığı amaçlı olarak düzenli posta seferleri yapma hakkı tanımıştır (Gürboğa ve Koraltürk, 2014). Diğer taraftan, denizcilik dâhil olmak üzere ulaştırma işlerini düzenlemek amacıyla 31 Mayıs 1939 tarihli ve 3613 sayılı “Münakalât Vekâleti Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun” aracılığıyla Ulaştırma Bakanlığı kurulmuştur. Bahse konu Kanun uyarınca deniz nakliyatı ile seyrüsefer emniyeti ile ilgili görev hizmetler Ulaştırma Bakanlığının sorumluluğuna verilmiştir (Yurtoğlu, 2019). Uluslararası alandaki yük taşımacılığı hakkı ise yalnızca devlete ait olmak üzere 21 Nisan 1938 tarihli Kararname ile Etibank, Denizbank ve Türkiye İş Bankası ortaklığında kurulan Sosyete Şilep T.A.Ş. firmasına ait bulunmaktaydı. Bununla birlikte, anılan şirket 16 Haziran 1939 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 3633 sayılı “Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun” aracılığıyla devlete devredilmiştir.

Aynı dönemde faaliyette olan bir diğer devlet kurumu da AKAY Müdürlüğü, Denizyolları Müdürlüğü, Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü, Tahlisiye Umum Müdürlüğü, İzmir Liman İşletmesi, Trabzon Liman İşletmesi ve Van Gölü Liman İşletmesi’nin birleştirilmesiyle 1 Ocak 1938’de 3295 sayılı Kanunla kurulan Denizbank olmuştur. Bununla birlikte, bu kurum kısa ömürlü olmuş ve yukarıda detayları verilen 3633 sayılı Kanunla ortadan kaldırılmış, onun yerine “Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü” ve “Devlet Limanları Umum Müdürlüğü” adı altında Ulaştırma Bakanlığına bağlı iki genel müdürlük kurulmuştur.

İkinci Dünya Savaşı'nın yaşandığı 1940'lı yıllarda savaşa rağmen denizyolları filosunun genişletilmesi çalışmaları doğrultusunda İstanbul Belediyesinin yönetimindeki Haliç Vapurları Türk A.Ş., 16 Temmuz 1941'de Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir (Sezgin, 2007). Diğer taraftan, 1939 yılında 3633 sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan iki genel müdürlük 4517 sayılı Kanunla 1944 yılında birleştirilerek "Devlet Denizyolları ve Limanlar Umum Müdürlüğü" oluşturulmuştur. 1945 yılına gelindiğinde ise 4697 sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığına bağlanmak üzere İstanbul Şehir Hatları ile Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletme Müdürlüğü kurulmuş, gelirleri düşme eğiliminde olan 94 yıllık Şirket-i Hayriye, Denizyolları İşletmesine katılarak devletleştirilmiştir (Sezgin, 2007).

İkinci Dünya Savaşı sonrasında çeşitli ülkelerden alınan gemilerle yük gemisi filosu dâhil olmak üzere gemi filoları güçlendirilmeye çalışılmıştır (Yurtoğlu, 2019). Bu kapsamda, savaş sonrasındaki iki yıllık süreçte deniz ulaştırması konusunda aşağıda ana hatları sunulan politikalar oluşturulmuştur.

1. Posta vapurculuğunu, iç hizmetlere yetecek bir seviyeye çıkardıktan sonra Akdeniz'e yerleşmek ve yük nakliyatını uzak denizlere yaymak,
2. Limanları modern aletlerle donatırken, yükleme, boşaltma ve ambar işlerine güven ve hız kazandırmak,
3. Mevcut tersaneleri öncelikle tamir, sonra da gemi yapabilecek düzeye erdirmek,
4. ABD ve İtalya'dan yeni gemiler satın almak (Yurtoğlu, 2019).

1948 ve 1949 yıllarında sayı ve tonaj bakımından artarak devam eden gemi filosunu genişletme çalışmaları, Devlet Denizyollarına ait yolcu ve yük gemilerinin Marshall Yardımının da etkisiyle gelişmiş bir düzeye ulaştığı görülmektedir (Yurtoğlu, 2019). Bu kapsamda, anılan örgütsel alanın hukuki yönden düzenlenmesi çabalarının ve diğer faaliyetlerin sonuçlarının bu yıllarda alınmaya başlandığından ve artan gemi sayılarıyla yurt içi ve yurt dışı deniz seferlerinin ve deniz ticaretinin artma eğilimine girdiğinden bahsetmek mümkün bulunmaktadır.

1938-1939 yılları arasında faaliyette bulunan Denizbank, Türkiye'de iç ve dış sularda ulaştırma hizmetlerini görmek, sivil devlet sektörünün elindeki tersane, havuz ve benzeri kuruluşları işletmek amacıyla 1951 yılında Denizcilik Bankası T.A.O. unvanı altında yeniden faaliyete geçmiştir (Sezgin, 2007). Bu kapsamda, 16 Ağustos 1951 tarihinde yayımlanan 5842 sayılı Kanunla kurulan Denizcilik Bankası, devlet ile özel sektör sermayesinin ortaklaşa kuracağı karma bir yapı arz etmektedir. Zirâ, 5842 sayılı Kanunun 16 ıncı maddesi uyarınca Bankanın % 51'i devlet, % 49'u özel kesim hisselerinden oluşması öngörülmekteydi. Bununla birlikte, Bankanın kuruluşunda var olan yapı ileriki yıllarda korunamamış ve Banka 1963 yılında 440 sayılı Kanunla Deniz Nakliyatı Şirketi ile birlikte kamu iktisadi teşekkülü (KİT) haline dönüştürülmüştür (Bozkurt ve Halil Aytar, 2015). Diğer

tarafından, uluslararası yük taşımacılığını ilk kez gerçekleştiren kuruluş olan Denizbank T.A.O. bünyesinde 1954 yılında “Şilepçilik İşletme Müdürlüğü” kurulmuştur (Sezgin, 2007).

1950-1960 arası dönemde, denizcilik alanını geliştirmek üzere vergi ve ithalat kolaylıkları sağlamanın yanı sıra kamu kaynaklarından özel sektöre birtakım fonlar da tahsis edilmiştir. Diğer taraftan, özel sektörün de büyük tonajlı gemiler ithal etmesi ile gemilerin modernizasyonu teşvik edilmiş ve bu kapsamda özel sektörün sahip olduğu ticari gemi sayısı kamuya ait aynı türdeki gemilerin sayısının üzerine çıkmıştır (Bozkurt ve Halil Aytar, 2015). Söz konusu gelişme, limanlara ve liman inşaatlarına da yansımış, Türkiye’deki pek çok liman bu dönemde uluslararası niteliklere sahip limanlara dönüştürülmüştür (Bozkurt ve Halil Aytar, 2015).

Denizcilik alanında 1960’lı yıllarda kaydedilen gelişmelerden birisi de Türkiye’nin, uluslararası denizciliği düzenleme amaçlı olarak 1958 yılında kurulan Uluslararası Denizcilik Örgütüne 1965 yılındaki üyeliği olmuştur. Deniz güvenliğini sağlama, deniz çevresini koruma, teknik iş birliği ve denizciliği kolaylaştırma şeklinde görevleri bulunan örgüte üyelik, denizcilik alanındaki uluslararası kriterlerin ülkemize uyarlanması bakımından önem taşımaktadır.

1950’li yıllar, Türk ticaret filosunda büyümenin kaydedildiği bir dönem olmuştur. Bu kapsamda, anılan filonun tonaj bakımından hacmi on yılın sonunda % 54,6 oranında artış kaydederek 534.876 tondan 827.000 tona ulaşmıştır. Benzer şekilde, aynı dönemdeki gemi adedi de 2.197 adetten 2.722 adede olma üzere % 23,8 oranında artış göstermiştir (DPT, Kalkınan Türkiye. Rakamlarla 1923-1968, MEB Basımevi, Ankara, 1969)

6. Cumhuriyet Döneminde Ticari Denizcilik Alanında Kaydedilen Önemli Gelişmeler

Belirtildiği üzere, ticari denizcilik örgütsel alanında 1990’lara değin çok büyük oranda devlet ağırlığı hissedilmektedir. Cumhuriyet’in kuruluşu ile birlikte, ticari denizciliğe büyük önem verilerek gerekli mevzuat düzenlemeleri gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda, en önemli düzenleme olarak Kabotaj Kanunu gösterilmektedir. Türkiye Sahillerinde Nakliyat-ı Bayriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San’at ve Ticaret Hakkındaki 815 Sayılı Kanun 19.04.1926 tarihinde kabul edilmiş, 29.04.1926 tarih ve 359 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Ticari denizcilik örgütsel alanında kaydedilen en önemli gelişmelerden birisini de 15.01.1975 tarihli ve 7/9245 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı olmuştur. Anılan Kararname ile özel sektörün gemi inşa ve ithal etmesi ile tersane yatırımlarının desteklenmesine yönelik finansal bir düzenlemeye gidilmiştir. Sayın YÜCEL, bu gelişmeyi, “*günümüzdeki Türk ticaret filosunun ve tersaneciliğimizin gelişmesine başlangıç teşkil ettiği*” şeklinde yorumlamaktadır.

Araştırmamızın konusu olan örgütsel alanda devlet uygulamalarının hâkimiyeti söz konusu olmakla birlikte, 1990'lar ve 2000'ler boyunca özel sektörün payı zaman içerisinde tedrici olarak yükselmektedir. Söz konusu dönemde sektörde özelleştirme faaliyetlerinin başta gelenleri Sayın YÜCEL tarafından aşağıdaki şekilde sıralanmaktadır.

- a) Limanların özelleştirilmesi,
- b) D.B. Deniz Nakliyatı A.Ş.'nin özelleştirilmesi,
- c) D.B. Denizyolları İşletmesinin özelleştirilmesi,
- d) Römorkör hizmetlerinin özelleştirilmesi,
- e) Tersanelerin kapatılması, özelleştirilmesi, bazılarının Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredilmesi.

Devletin denizcilik sektöründen çıkma kararının denizciliğin gelişiminde çok önemli rol oynadığını belirten Sayın YÜCEL, özelleştirmelerle ilgili olarak;

“Örneğin limanlarımızın özelleştirilmesi sonrasında limanlarımızda kullanılan yükleme ve boşaltma ekipmanlarının modernize edilmesi, yeni ekipmanlarla güçlendirilmesi, hizmet kalitesinin ve kapasitenin artışı sağlamıştır. Bunların sonucunda da Türk limanlarına yükleme ve boşaltma yapmak üzere gelen gemilerin sıra beklemesi, ithalat ve ihracatçılarımızın gemi beklemeleri için ceza ödemesi ve sonuçta ülkemiz ekonomisi için büyük bir kayıp olan bu sorunu ortadan kaldırmıştır.”

şeklinde konuşmaktadır. Aynı dönemde artan küreselleşme olgusuna ilişkin olarak ise;

“Bir tarafta küreselleşme, diğer tarafta özelleştirmeler sonrası özellikle limanlarımız uluslararası firmalar için ilgi odağı olmuştur. Örnek olarak göstermek gerekirse, Mersin Limanı dünyanın en büyük liman işletmeciliği olan Singapur Liman İşletmesi tarafından alınmış, Ambarlı Kumport Limanı Kuşak/Yol Projesi kapsamında Çin Devlet Kuruluşu tarafından alınmıştır. Dünyanın önemli konteyner şirketlerinden birisi olan MSC, Tekirdağ'da büyük konteyner gemilerinin yavaşabileceği bir konteyner terminali inşa etmiştir. Yine bazı tersanelerimizde yabancı ortaklıkların tesis edildiği görülmektedir.”

şeklinde konuşmaktadır.

Ülkemiz deniz ticareti adına kaydedilen en önemli gelişmeler Pasifik Denizcilik Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Burak AKARTAŞ'la gerçekleştirilen mülakatta şu şekilde belirtilmektedir.

“Ülkemizdeki ticari denizciliğin tarihsel anlamdaki ilk dönüm noktası karasularımızdaki yabancı ayrıcalıkların kaldırılıp Türk devleti

hakimiyetiyle bu imtiyazın Türklere verilmesinin yasal zemine kavuştuğu 19/04/1926 tarihli ve 815 sayılı Kabotaj Kanununun, gerçek adıyla “Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San’at ve Ticaret Hakkında Kanun” un kabul edilmesidir.

Bu kanun Türk denizciliği için gerçek bir dönüm noktası olmuş ve Türk kıyılarında deniz taşımacılığı, limanlar yükleme, gemi işletmeciliği ve taşımacılığı Türk vatandaşlarına ve Türk gemilerine verilmiştir. Bu tarih, Lozan’ın denizlere yansıtılması, bağımsızlığımızın ve egemenliğimizin denizlerdeki tescili, Cumhuriyet sonrası, denizciliğimizin gelişmesine yönelik ilk yasal dayanaştır.

İkinci dönüm noktası ise deniz ticaret filosunun gelişimine önemli katkı sağlayan 21 Ocak 1982 tarihinde “Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun”un yürürlüğe girmesi olmuştur. Bu kanunun da etkisiyle denizcilik sektörümüzün çatı kuruluşu olan İMEAK Deniz Ticaret Odamız ilk olarak 1982’de İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak kurulmuş ve daha sonra faaliyet alanı Marmara Denizi Bölgesi, Türkiye’nin Ege kıyısı ve Akdeniz kıyısı bölgelerini ve nihayet ülkenin Karadeniz kıyısını kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

Kabotaj Kanunu öncesi yük ve yolcu taşımacılığının Türkiye’den izinsiz bir şekilde yapılması ve serbestliği denizlerdeki hükümlerle haklarımızın yabancılara teslimidir. Kabotaj Kanunu ile deniz kıyıları hattında işletmecilik bakımından ülkemizin bağımsızlığı güçlenmiş ve denizcilik faaliyetleri de teminat altına alınmış, Türk denizlerinde Türkiye’den izinsiz denizcilik ve gemicilik faaliyetlerinin yapılamayacağı koşulların tam bağımsız bir şekilde denizlerin kontrolünün Türkiye’ye geçmesi söz konusu olmuştur.”

Ayrıca, Sayın Burak AKARTAŞ, sektörde gözlemlenen uluslararasılaşmanın yoğunlaşması neticesinde ortaya çıkan örgütsel değişimle ilgili olarak aşağıdaki ifadeleri kullanmaktadır.

“Değişimin kaynakları Türkiye’nin dışı açılım politikası ve dünyadaki küreselleşmenin hızlanması diye düşünülmektedir. Küresel ekonominin iyiye gitmesi denizyolu taşımacılığına olan talebi artırdığı için, birçok uluslararası denizcilik şirketi potansiyeli görerek Türkiye’ye daha fazla yatırım yapmıştır. DTÖ ve GB üyeliklerinin bu sürece önemli katkısı olduğu aşikârdır.

Özellikle, 90’ların ikinci yarısından sonra birçok devlet denizcilik kurumu özelleşti. Devletin kendi politikası çerçevesinde sektörde kendini geri çekmesi özel sektör yatırımlarının önünü ciddi olarak açmıştır.

Devlet Kuruluşu olan Deniz Nakliyat'ın özelleştirilmesi buna ilk örnek olarak gösterilebilir. Diğer taraftan, özellikle 2000'li yıllardan sonra birçok limanın özelleştirilmesi de buna örnek verilebilir. Birçok küresel denizcilik şirketinin artık Türkiye acenteleri veya şubeleri bulunmaktadır. Birçok küresel liman operatörü Türkiye'ye yatırım yapmış ve liman işletmeye başlamıştır.

Türkiye'ye giren ve kendi şubelerini kuran uluslararası şirketler, Türkiye'deki şirketlerini de merkezlerinin isteği istekleri doğrultusunda yapılandırdı. Bu şirketlerin üst düzey yöneticileri yurtdışından getirildi. Bu şirketlerin işleyişi yurtdışından "benchmark" yoluyla transfer edildi denilebilir, bu sayede birçok Türk şirketi kurulmuş ve benzer yolları izleyerek yüksek standartları yakalama konusunda gelişim kaydetmiştir."

Mülâkat gerçekleştirdiğimiz diğer bir uzman olan araştırmacı-yazar ve deniz ticareti tarihçisi Osman ÖNDEŞ, Türk deniz ticaretinde Cumhuriyet Döneminde kaydedilen gelişmeleri ise şu şekilde özetlemektedir.

"Cumhuriyet ile ilk şekillenme mübadele/karşılıklı göçmen değişimi olan 1923 ve sonrasıdır ki, bu dönemde Türk Milli Vapurcular Birliği kurulmuştur.

Göçmen nakli için bu çok az sayıda olan Türk armatörüne taşıma hakkı verildiği gibi, gemi satın almaları için de karşılıksız bir bütçe sağlanmıştır. Ancak, 1930'lu yıllara geldiğimizde İktisadi Devletçilik denilen, bir devletçi akım başlamıştır.

1932-1933 yıllarında çıkartılan kanunlarla, özel sektör armatörlerinin yolcu taşıması yapması men edilmiş ve gemileri Vapurculuk Türk Anonim Şirketi bünyesinde toplanmaya zorlanmıştır. Bu süreçte Türk armatörü devlet memurlarınca konulan takdir ne ise, gemilerini satmak zorunda kalmıştır.

Devlet için esas olan bir devlet şirketi olan Seyri Sefain İdaresi idi. Yine de Vapurculuk Türk Anonim Şirketi 3 yıl içinde kendini tasfiye edecektir."

7. 1980 Sonrası Liberal Politikaların Deniz Ticareti Sektörüne Etkileri

Türk denizcilik sektörünün 1980 sonrasındaki gelişimi incelendiğinde sektörde bu yıllarda henüz bir özelleştirme politikasının oluşturulmadığı ve özelleştirme faaliyetinin gözlemlenmediği tespit edilmektedir. Bununla birlikte, diğer alanlarda 1985 yılından itibaren hız kazanan özelleştirme uygulamalarının denizcilik sektöründe ileriki tarihlerde ortaya çıkması söz konusudur. Zirâ, örgütsel alanın başat konumundaki örgütü olan ve görevleri arasında ülkemiz kıyılarında ve yabancı denizlerde nakliyat bulunan Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı

1983 yılında Türkiye Denizcilik Genel Müdürlüğü (TÜDEK) adını alarak daha önce yerine getirdiği bankacılık dışındaki faaliyetleri kapsamak ve sermayesinin tamamı devlete ait olmak üzere kamu iktisadi teşebbüsü (KİT) haline dönüştürülerek Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştır. Bahse konu kurum, ilerideki bölümlerde ele alınacağı üzere 1990'lı yıllarda özelleştirilmiştir.

Ticari denizcilik sektörü açısından 1980'li yıllarda yaşanan diğer bir gelişmeyi de 13 Kasım 1984 tarihinde yine kamu iktisadi teşebbüsü kapsamında yayımlanan ana statüsüyle Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü oluşturmuştur. Anılan Kurum, tamamı devlet sermayesiyle kurulmuş olup, amaçları arasında “iç ve dış sularda her türlü yük, hayvan ve yolcu taşınması” yer almıştır. Bu doğrultuda, 6 Kasım 1985 tarihinde Denizcilik Bankası T.A.Ş., Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı bir kamu iktisadi teşebbüsü olarak kurulmuştur. Söz konusu bankanın ana faaliyet alanlarının, başta denizcilik sektörü olmak üzere diğer sektörlerdeki ilgili kuruluşları kredilendirmek, deniz ulaştırması ile doğrudan doğruya ve dolayısıyla ilgili hususlarda her türlü banka muameleleri yapmak, deniz sektörü ile ilgili şirketlere iştirak etmek ile yurt içi ve dışında teşkilatlanmaya gitmek şeklinde sıralandığı görülmektedir. Bankanın 14/05/2015 tarihinde, 17/11/1992 tarihinden geçerli olmak üzere yürürlüğe girecek şekilde ana statüsünün yürürlükten kaldırıldığı tespit edilmektedir.

Ticari denizcilik alanında 1980'li yıllarda yaşanan bir diğer önemli gelişme de, örnekleriyle daha sonraki yıllarda sıklıkla karşılaşılan milletlerarası anlaşmalar olmuştur. Bu kapsamda, ilk olarak 1987 yılında Bangladeş Halk Cumhuriyeti ile denizcilik ilişkilerinin düzenlenmesi ve geliştirilmesi, en iyi bir seyrüsefer koordinasyonunun sağlanması gibi amaçlarla bir anlaşma imzalanmıştır. Anılan uygulama, ülkemizle 1988 yılında Mısır Arap Cumhuriyeti, 1989 yılında Irak Cumhuriyeti, Hindistan Cumhuriyeti, Pakistan İslam Cumhuriyeti arasında imzalanan anlaşmalarla devam etmiştir. 1980'li yıllar Türk ticari denizcilik sektörü açısından, ülkemizde o dönemde uygulanan makroekonomik politikalara rağmen, devletin ağırlığının hissedilmeye devam ettiği bir sürece işaret etmektedir. Bu itibarla, 1990'lı yıllarda kısmen başlanan liberalizasyon faaliyetleri için bir hazırlık dönemi olarak değerlendirilmektedir.

8. 1990'lı Yıllarda Deniz Ticareti Sektöründe Kaydedilen Gelişmeler

1990'lı yıllar, denizcilik sektörü açısından bahse konu örgütsel alanın düzenlenmesine ve kurumsallaşmasına zemin hazırlayan gelişmelere zemin hazırlamıştır. 1990'lı yılların denizcilik alanındaki en önemli gelişmelerinden birisini, 1992 yılında gerçekleşen Denizcilik Bankası T.A.Ş.'nin bütün aktif ve pasifleriyle Türkiye Emlak Bankası A.Ş.'ye devredilmesi oluşturmuştur. Bunun yanı sıra, 13 Temmuz 1993 tarihinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı'ndan alınarak Başbakanlık'a bağlanmıştır. Akabinde, 1993 yılında Başbakanlık'a bağlı olmak üzere Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuştur. Müsteşarlık'ın görevleri arasında deniz ticaretini, deniz ticaret filosu

ve gemi sanayiini teşvik edici tedbirleri almak, denizcilik endüstrisinin, deniz ve iç sular potansiyelinin geliştirilmesini ve işletilmesini sağlamak, devletin denizcilikle ilgili hedef ve politikalarının tespiti ve uygulanması amacıyla gerekli araştırmaları yapmak ve yaptırmak sıralanmıştır. Böylelikle, deniz ticaretinin düzenlenmesi bakımından önemli bir gelişme kaydedilerek sektörün tek elden düzenlenmesi kolaylaştırılmaya çalışılmıştır.

1990'lı yıllarda gerçekleştirilen özelleştirme faaliyetlerinin en etkililerinden birisini de 1993 yılındaki Türkiye Denizcilik İşletmeleri ve Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. ile bunların müessese, bağlı ortaklık, işletme ve işletme birimlerinin özelleştirilmesi oluşturmuştur. Söz konusu eğilim, 1997 yılında Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.10.1995 tarih ve 95/81 sayılı Kararı çerçevesinde, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye ait Antalya, Tekirdağ, Trabzon, Rize, Ordu, Sinop, Giresun, Hopa Limanlarının işletme hakları 30 yıl süreyle özel sektör firmalarına devredilmiştir. Bunun yanı sıra, ilk örneklerinin 1980'li yıllarda görüldüğü denizcilik alanındaki uluslararası anlaşmalar da devam ettirilmiş ve bu kapsamda 1995'te Gürcistan Cumhuriyeti, 1996'da İtalya ve Fransa, 1997'de Ukrayna ile anlaşmalar imzalanmıştır.

9. 2000'li Yıllar ve Sonrasında Türk Deniz Ticaretinde Modern Kurumsal Mantık Yaklaşımı

Modern kurumsal mantık, geleneksel mantığın tarihsel bir uzantısı olarak, piyasa ekonomisini ve piyasa ilişkilerini içerecek şekilde oluşan bir yapılanmayı ifade etmektedir. Bu itibarla, modern kurumsal mantıkların, denetimli ekonomiden serbest piyasa ekonomisine geçiş esnasındaki ve sonrasındaki aşamalarda ortaya çıkarak yerleştiği görülmektedir. Bununla birlikte, çoklu modernlik kuramı uyarınca, modernleşme süreci ve bu sürece ilişkin kurumsal mantıkların geri dönülemez bir nitelikte olmadığı, aksine geleneksellikten modernliğe ve modernlikten gelenekselliğe olmak üzere karşılıklı geçişliliğe izin verildiği ifade edilmektedir (Öztürk, 2018). Bu itibarla, çoklu kurumsal mantıklar yaklaşımı kapsamında örgütsel alanlarda melez formların ortaya çıktığı da düşünülmektedir.

Bu çerçevede, Türk deniz ticareti örgütsel alanında, 2000'li yıllarda, ilk örneklerine 1990'lı yıllarda rastladığımız özelleştirme politikaları neticesinde, bir dönüşüm yaşandığı tespit edilmektedir. Söz konusu dönüşüm, sektörde var olan geleneksel mantığın, modern mantığa evrilmesini sağlayan gelişmeler aracılığı ile gerçekleşmiştir. Ayrıca, uluslararası sermaye hareketliliğinin de bu dönüşüme hizmet ettiğini belirtmek mümkün bulunmaktadır. Bu kapsamda, 2000'lerde, Türk deniz ticareti alanında, özelleştirme süreci kapsamında, denetimli ekonomiden piyasa ilişkilerinin hâkim olduğu bir yapıya geçiş yaşanmıştır. Bahse konu dışa açılma ve uluslararasılaşma faaliyetleri neticesinde Türk deniz ticareti örgütsel alanında, piyasa ekonomisinin hâkim olduğu modern kurumsal mantıkların yerleştiği görülmektedir. Günümüzde artık, kamusal mantığın hâkimiyetinde gelişen bir deniz ticareti sektöründen bahsetmek mümkün değildir. Bu kapsamda,

çoklu kurumsal mantıklar yaklaşımına göre, Türk deniz ticaretinde geleneksel ve onun ardından gelen modern kurumsal mantıkların izlerinin aynı anda görüldüğü melez bir yapının varlığından bahsetmek olasıdır.

10. Türk Deniz Ticareti Sektöründe Gözlemlenen Kurumsal Mantıklar

Türk ticari denizcilik sektörünün Cumhuriyet Döneminde geçirdiği tarihsel aşamalarda gözlemlenen kurumsal mantıklar incelendiğinde, devlet kurumlarının oluşturulma aşaması olan Cumhuriyet'in ilânının ertesindeki yıllarda genel itibarıyla devletçi ve geleneksel uygulamaların etkili olduğu görülmektedir. Söz konusu dönemde, denizcilik ve ticari denizcilik alanlarında pek çok hukuki düzenlemenin yapıldığı tespit edilmektedir. Diğer taraftan, 1950'li yıllar, özel teşebbüsün sektörde etkisinin hissedilmeye başlandığı ve ilk dışa açılma faaliyetlerinin gözlemlendiği dönemdir, fakat bu yıllarda henüz tam anlamıyla bir özel sektör mantığından bahsetmek mümkün bulunmamaktadır. Bununla birlikte, dünyadaki gelişmelere paralel bir şekilde makroekonomik anlamda liberalizasyon ve dışa açılmanın yoğunlaştığı 1980'li yıllardan 2000'li yıllara değin bahse konu örgütsel alanda devlet hâkimiyetinin devam ettiği tespit edilmektedir. Öte yandan 2000'li yıllar anılan sektördeki liberalleşme, özelleştirme ve uluslararasılaşmanın artış gösterdiği dönem olarak dikkati çekmektedir. Böylece yapılan tarihsel inceleme, arşiv taraması ve yapılan görüşmeler sonucunda Türk ticari denizcilik sektöründe gözlemlenen kurumsal mantıklar Tablo 1'de belirtilmektedir.

Tablo 1: Türk Deniz Ticareti Sektöründe Tarihsel Düzeyde Gözlemlenen Kurumsal Mantıklar

1923-1950 Dönemi	1950-1980 Dönemi	1980-2000 Dönemi	2000 Sonrası Dönem
Geleneksel Mantık (Devletçi uygulamalar)	Geleneksel Mantık (Karma ekonomi dönemi - devletçi uygulamaların yanı sıra ilk uluslararasılaşma faaliyetleri)	Geleneksel Mantık (Ekonomide dışa açılma ve liberalleşme dönemi)	Modern Mantık (Özelleştirme ve uluslararasılaşmanın yoğunlaşması)

Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Türk deniz ticareti sektöründe Cumhuriyet Döneminde tespit edilen kurumsal mantıkların özellikleri incelendiğinde, geleneksel ve modern kurumsal mantıklar bazında birtakım farklılıklar olduğu görülmektedir. Bu kapsamda, temel olarak

Cumhuriyet'in ilk yıllarında geçerli olan geleneksel mantıkta kamusal uygulamaların çoğunlukta olduğu ve sektörün 1980'li yıllardan başlamak üzere piyasa ilişkilerinin hâkim olduğu bir yapıya doğru evrildiği gözlemlenmektedir. Diğer taraftan, her iki kurumsal mantık kapsamındaki dönemlerde yeni değerler de oluşmuştur. Bu çerçevede, geleneksel kurumsal mantık döneminde kamusal, modern kurumsal mantık döneminde de piyasaya ilişkin değerler yoğunlaşmıştır. Böylelikle, Türk deniz ticareti örgütsel alanı, kamu ağırlıklı bir yapıdan özel sektör mantığının hâkim olduğu yapıya doğru bir dönüşüm kaydetmiştir. Bu itibarla, söz konusu sektör günümüz itibarıyla, 1980'li yıllardan itibaren olmak üzere, dünyadaki gelişmelerden etkilenmiş ve neoliberal uygulamaların yerleştiği bir görünüm arz etmeye başlamıştır (Bkz. Tablo 2).

Tablo 2: Türk Deniz Ticareti Örgütsel Alanı Kapsamındaki Kurumsal Mantıkların Özellikleri

Türk Deniz Ticareti Örgütsel Alanı Kapsamındaki Kurumsal Mantıkların Özellikleri	Geleneksel Kurumsal Mantık	Modern Kurumsal Mantık
Temel değerler	Devletçi uygulamaların hâkimiyeti	Kapitalist piyasa ekonomisinin varlığı
Yeni değerler oluştu mu?	Cumhuriyet'in kuruluş aşamasında deniz ticareti örgütsel alanının oluşumunda büyük ölçüde devlet egemenliği ve kamusal değerler yaşanmıştır.	Neoliberal politikaların etkisiyle piyasa uygulamaları hâkim olmuştur.
Yeni değerlerin örgütler ve aktörler üzerindeki etkileri nasıl değişti?	Deniz ticareti örgütsel alanında yeni şirketler kurulmuş, bu alanda kamusal değerlerin etkisi hissedilmiştir.	Uluslararasılaşmanın ve küreselleşmenin yoğunlaşmasıyla yeni örgütsel uygulamalar başlatılmıştır.
Mantıkların alanda egemen uygulamaları birbirinden nasıl farklılaştı?	Yeni kamu kurumlarının ortaya çıkışıyla birlikte devlet ağırlıklı bir deniz ticareti sektörü yaratılmıştır.	Artan özelleştirme uygulamaları aracılığıyla özel sektör ağırlıklı bir yapıya geçiş yaşanmıştır.

Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

11. Tartışma ve Sonuç

Makalenin, Cumhuriyet döneminde Türk deniz ticareti sektörünün tarihsel evrelerinde gözlemlenen kurumsal mantıkların analizi çerçevesinde, Cumhuriyet'in ilânını takip eden yıllarda, bir başka deyişle devlet kurumlarının ve bakanlıkların kurulma aşamasında, genellikle devletçi ve geleneksel uygulamaların etkili olduğu tespit edilmektedir. Bu dönemde denizcilik ve deniz ticareti sektörlerinde çok sayıda yasal düzenleme yapılmıştır. 1950'li yıllarda ise bu sektörde özel sektörün etkisi hissedilmeye başlanmış ve ilk uluslararasılaşma faaliyetleri görülmüştür, ancak o yıllarda henüz tam bir özel sektör zihniyetinden söz etmek mümkün bulunmamaktadır. Ancak kesin olan, söz konusu sektördeki devlet hâkimiyetinin, 1980'lerden itibaren dünyadaki gelişmelere paralel olarak makroekonomik bağlamda liberalleşme ve dışa açılmanın yoğunlaştığı yıllara kadar devam ettiğidir. Öte yandan, 2000'li yıllar bu sektörde, özellikle liman idarelerindeki liberalleşme, özelleştirme ve uluslararasılaşmanın artış gösterdiği dönem olarak dikkat çekmektedir. Söz konusu durumun günümüze değin devam ettiğini belirtmek yanlış olmayacaktır.

Bu itibarla, Whitley (1991, 1994, 2000) tarafından “devlete bağımlı” olarak tanımlanan Türkiye'nin söz konusu yapısının, deniz ticareti örgütsel alanında gözlemlenen kurumsal mantık değişiminin neticesinde değişiklik gösterdiğini belirtmek mümkün bulunmaktadır. Bununla birlikte, eski kurumların zaman içerisinde tamamen ortadan kalkmadığı, geleneksel kurumsal mantığın modern kurumsal mantıkla bir arada yaşadığı ve toplumsal yapı içinde aktif olarak yer aldığı (Öztürk ve Sargut, 2017) savından hareketle Türk deniz ticareti sektöründe gözlemlenen kurumsal mantıkların da günümüzde aynı anda faaliyette olmaları kabul edilebilir bir gerçekliktir. Bu gerçeklik, her iki kurumsal mantığın özelliklerini taşıyan bir melezleşme sürecini beraberinde getirmektedir. Bahse konu süreç, örgütsel verimlilik ve rekabetçilik gibi unsurları bünyesinde barındıran modern kurumsal mantık ile daha katı, hiyerarşik ve statik (Öztürk, 2018) özelliklere sahip örgütleri temel alan geleneksel kurumsal mantık anlayışının iç içe geçtiği bir yapı arz etmektedir. Bu durum, Cumhuriyet'in başlangıç yıllarında kamusal bir görünüm sunan Türk deniz ticareti sektörünün, zamanla gözlemlenen özelleştirme ve uluslararasılaşma olgularının etkisiyle uğradığı dönüşüm neticesinde sektörde melez örgütsel formların ortaya çıktığını göstermektedir. Dolayısıyla, anılan sektörde hem kamusal hem de özel sektör mantığının bir arada bulunduğu “melez (hybrid)” bir yapının gözlemlendiği görülmektedir. Bahsi geçen yapının daha yakından incelenmesi, gelecekte ele alınabilecek araştırma alanlarından birisini teşkil etmektedir.

Cumhuriyet Dönemi Türk deniz ticareti sektörünün, ülke içerisinde ve dışarısındaki faaliyetleri incelendiğinde, sektörün yurt içerisindeki limanlar arasındaki seyrüsefer gerçekleştirme hakkının yalnızca Türk denizcilik firmalarına ait bulunduğu tespit edilmektedir. Bununla birlikte, Türk limanlarından yurt dışındaki limanlara ve

yabancı limanlardan Türk limanlarına olan seyrüsefer kapsamında ise hem yerli hem de yabancı firmaların sefer düzenleme yetkisi bulunmaktadır. Diğer taraftan, çalışmanın niteliksel kısmında ve literatür taramasında ortaya çıktığı üzere, çalışma konusu sektörde 1990'lar sonrası kurumsal mantık değişimine dair vurgular açığa çıkmaktadır. Bu doğrultuda, özelleştirme ve uluslararası sermayenin sektöre giriş yapması sonrasında küreselleşmenin etkileri görülmeye başlanmakta ve devlet mantığından uzaklaşma söz konusu olmaktadır. Bu kapsamda, Cumhuriyet'in ilânının akabindeki kuruluş döneminde daha ziyâde devletçi politikalar hâkim olmakla birlikte 1950'li yıllarda uluslararasılaşmanın başladığı gözlemlenmektedir. Bahse konu süreçte, özel sektörün ağırlığının tedrici olarak artmasıyla beraber anılan sektöre özel sektör mantığının yerleşmeye başladığı görülmektedir. Bu süreç, liberalizasyon faaliyetlerinin yoğunlaştığı 1980'li yıllarda artarak devam etmiştir. Daha sonrasında, 1990'lı yıllardan itibaren, çalışma konusu sektörde özellikle limancılık alanında özelleştirmeler gerçekleşmiş ve denizcilik sektöründe genel anlamdaki uluslararasılaşma süreci artış göstermiştir. Dolayısıyla, makalenin daha önceki kısımlarında da belirtildiği üzere, Türk deniz ticareti örgütsel alanında yaşanan kamusal mantıktan özel mantığa geçiş şeklindeki değişim ve dönüşüm sürecinin, sektörde devletçi ve özel kurumsal mantıkları içeren karma bir örgütsel yapıyla neticelendiği görülmektedir. Bahse konu değişim ve dönüşüm sürecinin günümüzde de devam ettiğini belirtmek mümkün bulunmaktadır.

Kaynakça

- Aras Beger, G. (2022). *Kurumsal mantıklar çerçevesinde kurumsal sosyal sorumluluk olgusunun analizi*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Yaşar Üniversitesi, İzmir.
- Atakan-Duman, Ş. (2017). Kurumsal Mantıklar, *Örgüt Kuramları* içinde Sözen, C. (Ed.), Beta Yayınevi, 4. Baskı, İstanbul.
- Beckert, J. (1999). Agency, entrepreneurs, and institutional change. The role of strategic choice and institutionalized practices in organizations. *Organization Studies*, 20(5), 777-799.
- Berger, P.L. & Luckman, T. (1967). *The Social Construction of Reality: A Treatise in the Sociology of Knowledge*, Anchor.
- Besharov, M.L. & Smith, W.K. (2014). Multiple Institutional Logics in Organizations: Explaining Their Varied Nature and Implications, *Academy of Management Review*, 39(3), 364-381.
- Bozkurt, İ. & Halil Aytar, İ. (2015). II. Dünya Savaşı Sonrası Uluslararası Ekonomiye Eklemlenme Sürecinde Türkiye'nin Deniz Ticareti ve Liman Politikası (1945-1960). *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Güz 2015, Vol. 15 Issue 31, 333-357.

- Campbell, J.L. (2004). *Globalization and Institutions*. Princeton University Press.
- Clemens, E. S. & Cook, J. (1999). Politics and Institutionalism: Explaining Durability and Change. *Annual Review of Sociology*, 25, 441-466.
- Davis, G. & Greve, H. (1997). Corporate Elite Networks and Governance Changes in the 1980s. *American Journal of Sociology*, 103, 1-37.
- Delbridge, R. & Edwards, T. (2007). Reflections on Developments in Institutional Theory: Toward a Relational Approach. *Scandinavian Journal of Management*, 23, 191-205.
- DiMaggio, P.J. & Powell, W.W. (1983). The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields. *American Sociological Review*, 48, 147-160.
- Quack, S. (2003). Theoretical Building Blocks for a Research Agenda Linking Globalization and Institutions. In *Globalization and Institutions*, edited by Marie-Laure Djelic, Marie-Laure Djelic, and Sigrid Quack, 15–34. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Dunn, M. B. & Jones, C. (2010). Institutional Logics and Institutional Pluralism: The Contestation of Care and Science Logics in Medical Education, 1967-2005. *Administrative Science Quarterly*, 55(1), 114–149.
- Fligstein, N. (1990). *The Transformation of Corporate Control*. Cambridge: Harvard University Press.
- Friedland, R. & Alford, R. R. (1991). Bringing Society Back In: Symbols, Practices, and Institutional Contradictions W.W. Powell ve P.J. DiMaggio (Ed.), *The New Institutionalism in Organizational Analysis* içinde (232-263). Chicago: University of Chicago Press.
- Giddens, A. (1984). *The Constitution of Society: Outline of The Theory of Structuration*. Berkeley: University of California Press.
- Glynn, M.A. & Lounsbury, M. (2005). From the Critics' Corner: Logic Blending, Discursive Change and Authenticity in a Cultural Production System, *Journal of Management Studies*, 42, 1031-1055.
- Goodrick, E. & Reay, T. (2011). Constellations of Institutional Logics: Changes in the Professional Work of Pharmacists. *Work and Occupations*, 38, 372-416.
- Gökoğlu, M. M. (2012). *Çalışanların gelecek güvencesi: Türkiye'de sosyal sigorta mantığının oluşumu, 1921-1950*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Başkent Üniversitesi, Ankara.

- Greenwood, R. & Hinings, C.R. (1996). Understanding Radical Organizational Change: Bringing Together The Old and The New Institutionalism. *Academy of Management Review*, 21, 1022–1054.
- Greenwood, R., Suddaby, R. & Hinings, C. R. (2002). Theorizing Change: The Role of Professional Associations in The Transformation of Institutionalized Fields. *Academy of Management Journal*, 45, 58-80.
- Greenwood, R. & Hinings, C. R. (2006). Radical Organizational Change in S. Clegg, C. Hardy, T. Lawrence ve W. Nord (Ed.), *The SAGE Handbook of Organization Studies* (814-842). London: SAGE.
- Greenwood, R., Oliver, C., Sahlin, K. & Suddaby, R. (2008). *The Sage Handbook of Organizational Institutionalism*. London: SAGE Publications.
- Greenwood, R, Díaz, A.M., Li, S.X., & Lorente, J.C (2010). The Multiplicity of Institutional Logics and the Heterogeneity of Organizational Responses, *Organization Science*, 21(2), 521-539.
- Greenwood, R., Raynard, M., Kodeih, F., Micelotta, E. R. & Lounsbury, M. (2011). Institutional Complexity and Organizational Responses. *Academy of Management Annals*, 5, 317–371.
- Greve, H. (1996). Patterns of Competition: The Diffusion of a Market Position in Radio Broadcasting. *Administrative Science Quarterly*, 41, 29-60.
- Gürboğa, N. & Koraltürk, M. (2016). 1930’larda İktisadi Devletçilik, Şilepçiliğin Gelişmesi ve Sosyete Şilep T.A.Ş.’nin Kuruluşu. *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 13 (25-26), 27-49.
- Hensmans, M. (2003). Social Movement Organizations: A Metaphor for Strategic Actors in Institutional Fields. *Organization Studies*, 24(3), 355-381.
- Hoffman, A.J. (1999). Institutional Evolution and Change: Environmentalism and the U.S. Chemical Industry. *Academy of Management Journal*, 42, 351-371.
- Johansen, C. B. & Waldorff, S. B. (2017). What are institutional logics and where is the perspective taking us?. G. Kruecken, C. Mazza, R.E. Meyer, P. Walgenbach (Eds.), *New themes in institutional analysis: Topics and issues from European Research* içinde. Cheltenham, Edward Elgar Publishing Inc.
- Kalemci, R. A., Gökoğlu, M. M. & Tüzün, İ. K. (2015). Örgütsel Alanda Kurumsal Mantıklar Arası Oluşan Çelişki: Türk Askerlik Hizmeti Alanı Örneği. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, 10(2), 153-175.

- Kitchener, M. (2002). Mobilising the Logic of Managerialism in Professional Fields: The Case of AHC Mergers. *Organization Studies*, 23, 391-420.
- Kondra, A. & Hinings, C.R. (1998). Organizational Diversity and Change in Institutional Theory. *Organization Studies*, 19, 743-767.
- Kraatz, M. & Zajac, E. (1996). Exploring The Limits of The New Institutionalism: The Causes and Consequences of Illegitimate Organizational Change. *American Sociological Review*, 61, 812-836.
- Lawrence, T. B., Winn, M. I. & Jennings, P. D. (2001). The temporal dynamics of institutionalization. *Academy of Management Review*, 26(4), 624-644.
- Leblebici, H., Salancik, G. R., Copay, A. & King, T. (1991). Institutional Change and The Transformation of Interorganizational Fields: Organizational History of The U.S. Radio Broadcasting Industry. *Administrative Science Quarterly*, 36 (3), 333-363.
- Levy, D. (2006). How Private Higher Education's Growth Challenges The New Institutionalism. H-D. Meyer ve B. Rowan (Ed.), *The New Institutionalism in Education* içinde, (143-162). Albany: SUNY.
- Lounsbury, M. (2007). A Tale of Two Cities: Competing Logics and Practice Variation in The Professionalizing of Mutual Funds. *Academy of Management Journal*, 50 (2), 289-307.
- Lounsbury, M. & Crumley, E. T. (2007). New Practice Creation: An Institutional Perspective on Innovation. *Organization Studies*, 28 (7), 993-1012.
- Lune, H., & Martinez, M. (1999). Old Structures, New Relations: How Community Development Credit Unions Define Organizational Boundaries. *Sociological Forum*, 14, 609-634.
- Marquis, C. & Lounsbury, M. (2007). Vive La Résistance: Competing Logics and the Consolidation of U.S. Community Banking. *Academy of Management Journal*, 50, 799-820.
- McPherson, C. M. & Sauder, M. (2013). Logics in Action: Managing Institutional Complexity in a Drug Court. *Administrative Science Quarterly*, 58, 165-196.
- Meyer, J. W. & Rowan, B. (1977). Institutionalized organizations: Formal structure as myth and ceremony. *American Journal of Sociology*, 83(2), 340-363.

- Meyer, A. D., Brooks, G. R. & Goes, J. B. (1990). Environmental jolts and industry revolutions: Organizational responses to discontinuous change. *Strategic Management Journal*, 93-110.
- Meyer, J.W. & Scott, W.R. (1992). *Organizational Environments: Ritual and Rationality*. Newbury Park, CA: SAGE Publications.
- Oliver, C. (1992). The Antecedents of Deinstitutionalization. *Organization Studies*, 13(4), 563-588.
- Outila, V. & Fey, C. F. (2021). “We have performance appraisal every day and every hour”: Transferring performance management to Russia. *Journal of International Management*, 100901.
- Özen, Ş. (2007). Yeni Kurumsal Kuram: Örgütleri Çözümlemede Yeni Ufuklar ve Yeni Sorunlar. Özen, Ş. ve Sargut, A. S. (Der.). *Örgüt Kuramları içinde*, İmge Kitapevi. İstanbul.
- Öztürk, A. (2018). *Geleneksellik-Modernlik ve Profesyonellik Düzeyi İlişkisinde Kurumsal Mantıkların, Sosyal Becerilerin ve Sosyal Öğrenmenin Yönlendirici Rolü*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Başkent Üniversitesi, Ankara.
- Öztürk, A. & Sargut, S. (2017). Kurumsal mantıklar, sosyal beceriler ve sosyal öğrenme ilişkisi. *VIII. Örgüt Kuramı Sempozyumu: Çankaya Üniversitesi: 02/02/2017-03/02/2017*.
- Pamuk, Ş. (2012). *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Pache, A. & Santos, F. (2013). Inside the hybrid organization: Selective coupling as a response to competing institutional logics. *Academy of Management Journal*, 56, 972-1001.
- Purdy, J. M. & Gray, B. (2009). Conflicting Logics, Mechanisms of Diffusion, and Multilevel Dynamics in Emerging Institutional Fields. *Academy of Management Journal*, 52 (2), 355-380.
- Ramirez, F. O., Soysal, Y. & Shanahan, S. (1997). The Changing Logic of Political Citizenship: Cross-National Acquisition of Women's Suffrage Rights: 1890 to 1990. *American Sociological Review*, 735-745.
- Rao, H., Monin, P. & Durand, R. (2003). Institutional Change in Toque Ville: Nouvelle Cuisine As An Identity Movement in French Gastronomy. *American Journal of Sociology*, 108 (4), 795-843.

- Reay, T. & Hinings, C. R. (2005). The Recomposition of an Organizational Field: Health Care in Alberta. *Organization Studies*, 26 (3), 351-384.
- Reay, T. & Hinings, C. R. (2009). Managing The Rivalry of Competing Institutional Logics. *Organization Studies*, 30 (6), 629–652.
- Rowan, B. (2006). The New Institutionalism and The Study of Educational Organizations: Changing Ideas for Changing Times. H-D. Meyer ve B. Rowan (Ed.), *The New Institutionalism in Education* içinde, (15-32). Albany: SUNY.
- Schneiberg, M. (2002). Organizational Heterogeneity and The Production of New Forms: Politics, Social Movements and Mutual Companies in American Fire Insurance, 1900-1930. M. Lounsbury ve M. Ventresca (Ed.), *Research in the Sociology of Organizations* içinde, (39-89).
- Schneiberg, M. (2007). What's on The Path? Path Dependence, Organizational Diversity and The Problem of Institutional Change in The US Economy, 1900-1950, *Socio-Economic Review*, 5, 47-80.
- Scott, W. R., Ruef, M., Mendel, P. J. & Caronna, C. A. (2000). *Institutional Change and Healthcare Organizations: From Professional Dominance to Managed Care*. Chicago: Chicago University Press.
- Scott, W. R. (1987). The adolescence of institutional theory. *Administrative science quarterly*, 493-511.
- Seo, M-G. & Creed, W. E. D. (2002). Institutional Contradictions, Praxis, and Institutional Change: A Dialectical Perspective. *Academy of Management Review*, 27 (2), 222-247.
- Sezgin, G. (2007). *İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği*. (Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi Türk İnkilâp Tarihi Enstitüsü, Ankara.
- Suddaby, R. & Greenwood, R. (2005). Rhetorical Strategies of Legitimacy. *Administrative Science Quarterly*, 50(1), 35-67.
- Thornton, P.H. & Ocasio, W. (1999). Institutional Logics and the Historical Contingency of Power in Organizations: Executive Succession in the Higher Education Publishing Industry, 1958-1990. *American Journal of Sociology*, 105 (3), 801-843.
- Thornton, P. H. (2004). *Markets from Culture: Institutional Logics and Organizational Decisions in Higher Education Publishing*. Stanford, CA: Stanford University Press.

- Thornton, P., Jones, C. & Kury, K. (2005). Institutional Logics and Institutional Change: Transformation in Accounting, Architecture, and Publishing. C. Jones ve P. H. Thornton (Ed.), *Research in The Sociology of Organizations* içinde (125-170). London: JAI.
- Thornton, P.H. & Ocasio, W. (2008). Institutional Logics. R. Greenwood, C. Oliver, K. Sahlin ve R. Suddaby (Ed.), *The Sage Handbook of Organizational Institutionalism* içinde (s.99-129). Los Angeles: Sage.
- Thornton, P., Ocasio, W. & Lounsbury, M. (2012). *The Institutional Logics Perspective*. New York: Oxford University Press.
- Waldorff, S. B., Reay, T. & Goodrick, E. (2013). A Tale of Two Countries: How Different Constellations of Logics Impact Action. M. Lounsbury & E. Boxenbaum (Eds.), *Institutional Logics in Action, Research in the Sociology of Organizations* içinde, Vol. 39(A) (99-129). New York: Emerald Press.
- Whitley, R.D. (1991). The Social Construction of Business Systems in East Asia. *Organization Studies*, 12(1), 1-28.
- Whitley, R.D. (1994). Dominant Forms of Economic Organization in Market Economies. *Organization Studies*, 15(2), 153-182.
- Whitley, R. (2000). *Divergent Capitalisms: The Social Structuring and Change of Business Systems*. Oxford: Oxford University Press: 3-116.
- Wooten, M. & Hoffman, A. (2008). Organizational Fields: Past, Present and Future. R. Greenwood, C. Oliver, K. Sahlin ve R. Suddaby (Ed.), *The Sage Handbook of Organizational Institutionalism* içinde, London: SAGE Publications.
- Yalçınkaya, A. & Taşcı, D. (2017). Bir kurumsal girişimci olarak devlet: yeni kurumsal kuram bağlamında bir değerlendirme. *Yönetim ve Organizasyon Araştırmaları Dergisi*, 2(1), 71-90.
- Yurtoğlu, N. (2019), İnönü Dönemi'nde Türkiye'de Deniz Ulaşımı (1938-1950), *Belgi Dergisi*, C.2, S.18, *Pamukkale Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını*, Yaz 2019/II, 1449-1474.

Etik Beyanı: Yazarlar, bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara uyulduğunu beyan etmektedir. Bilimsel etik konuları ile ilgili aksi bir durumun tespiti halinde tüm sorumluluk çalışmanın yazarlarına ait olup, Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi'nin hiçbir sorumluluğu bulunmamaktadır.

The Structuring Process of Institutional Logics in Organizational Fields: The Case of Turkish Maritime Trade Sector

Extended Abstract

1. Introduction

This article examines the historical course of the Turkish maritime trade field in the Republic Era within the framework of institutional change and institutional logics by identifying the stages that the sector went through during this period. The reason for choosing this topic is that the maritime trade sector in Turkey has a unique place in Turkey's domestic and international trade with its once state dependent nature which needs a closer examination in this regard. Furthermore, with the liberalization process that started in 1980s, many national states have entered into a process of implementing liberal policies. In this process, organizational changes were observed at the national levels in international trade, which is the area where these liberalization efforts were felt the most. Thus, this study focuses on what kind of institutional logic changes these liberal policies brought about in Turkish maritime sector. On the other hand, institutional logic changes that emerged under the influence of international practices are also important in the transformation of Turkey which is considered among the "state dependent national business systems" by Richard Whitley (1991, 1994, 2000). In this article, it has been found out that the course of Turkish maritime trade sector has gone from state dependence to private enterprise throughout the years. Therefore, this transition should be analysed within the light of institutional theory and institutional logics through studying institutional changes in the chosen period.

2. Method

In this article, institutional theory and institutional logics approach have been used as a framework. In the research, qualitative analysis methods such as archive scanning, historical analysis and interviews were used to elicit the institutional changes and institutional logics observed within Turkish maritime trade sector. In this context, interviews with leading experts and company officials in the field of Turkish commercial maritime sector were conducted and analyzed in order to find out the institutional logics during the course of the chosen period. There are three research questions in the article: What kind of institutional changes took place in the state dependent organizational fields? How did the institutional changes affect Turkish maritime sector in the Republic Period? What kind of institutional logics have been prevalent in Turkish maritime sector in the Republic Era?

3. Results and Discussion

The article analyzes the institutional logics observed in the historical phase of the Turkish maritime trade sector during the Republic Era, and finds that the statist and traditional practices were generally effective in the years following the proclamation of the Republic, which was the stage of the establishment of the state institutions. In this period, many legal arrangements were made in the fields of maritime and commercial shipping. On the other hand, the 1950s was the period in which the influence of the private enterprise began to be felt in the sector and the first internationalization activities were observed, but it is not yet possible to talk about a complete private sector mindset for those years. However, it has been determined that the state dominance in the organizational field continued from the 1920s to the 1980s, when liberalization and internationalization efforts were intensified in parallel with the developments in the world. In the meantime, the 2000s stand out as the period in which liberalization, privatization and internationalization in the sector increased. Thus, the transition from traditional institutional logic to modern institutional logic is very obvious after 1980s the process of which accelerated after 1990s. In traditional institutional logics, the main features are defined as the statist economic relationships which are not regulated within the context

of the market mechanisms whereas the market relationships are prevalent in the modern institutional logics. Therefore, we can conclude that the institutional changes in Turkish maritime field could be regarded as an example of this transition.

4. Conclusion

Within the framework of the article's analysis of the institutional logics observed in the historical stages of Turkish maritime trade sector during the Republic Era, it has been determined that statist and traditional practices were generally effective in the years following the establishment of the Republic. During this period, many legal regulations were made in Turkish maritime trade sector. In the 1950s, the influence of the private sector began to be felt in this sector and the first internationalization activities were seen. However, what is certain is that the state dominance in the sector continued from 1920s until 1980s when liberalization and internationalization in the macroeconomic context intensified in parallel with the developments in the world. On the other hand, the 2000s stand out as the period in which liberalization, privatization and internationalization increased in the field. It would not be wrong to state that this situation is still in progress until today.