

Lojistik Sektör Planlaması, Organize Lojistik Bölgeleri ve Mersin Kenti Lojistik Planı

Murat ÇELİK

Giriş

Küreselleşmenin en önemli nedeni, iletişim teknolojisindeki dijital devrim, en önemli sonucu da üretim faktörlerindeki hareketlilik olmuştur. Bu hareketliliğin gerçekleştirilmesi de ulusal ya da uluslararası üç sektör tarafından gerçekleştirilmektedir: Finans, Ulaştırma ve Lojistik. Finans ve ulaştırma sektörü ülkemiz açısından daha bilinen sektörler olmasına karşın, lojistik sektörü biraz daha yeni kalmakta ve terminolojik karışıklıklara neden olabilmektedir. Bu yazının amacı, genelde lojistiğe ve lojistik sektörüne, özelde ise Mersin Kenti Lojistik Sektörü ve Lojistik Sektörü Stratejik Planı hakkında açıklayıcı bilgiler vermektir.

Yazının ilk bölümü lojistiğin tanımına ayrılmıştır. Lojistiğin bileşenleri ikinci bölümde, lojistiğin kentlere olan etkileri üçüncü bölümde verilmiştir. Dördüncü bölüm organize lojistik bölgelerine ait içerik bilgilerini içermektedir. Beşinci bölümde lojistiğe yönelik sektör planlamasının nasıl yapılabileceği tartışılmıştır. Yazının altıncı bölümü ise Mersin Lojistik Sektörü Strateji Planı üzerinde durmaktadır. Sonraki bölüm ise Mersin planlaması ve kent yönetiminin, kentin lojistik sektörü gelişimini sağlayabilmek adına neler yapabileceğini kısaca ele almıştır.

Lojistiğin Tanımı

Bugüne değin çoklukla askeri bir deyim olarak karşımıza çıkan lojistik kavramı, toplumsal üre-

timin gerçekleştirilmesini sağlayan temel fonksiyondur. Lojistik Yönetimi kavramı, Tedarik Zinciri Yönetim Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals) tarafından “müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi”¹ olarak tanımlanmıştır. Bu tanım, tedarik zinciri kavramı ile iç içe geçmiştir. Çok zaman, lojistik yönetimi ile tedarik zinciri yönetimi benzer kavramlar gibi görünse de tedarik zinciri yönetimi, lojistik yönetimine ilave olarak firmalar içinde ve firmalar arasında arz ve talep yönetimi aktivitelerini de kapsar ve daha üst bir kavram olarak karşımıza çıkar. Yukarıda sözü edilen aktivitelerin toplamı, sektör yapısına bağlı olarak oldukça karmaşık bir bütünü tanımlayabilir. Kavram bu biçimiyle basit yük taşımacılığının oldukça ötesine geçmekte ve “7 doğru prensibi” ile tanımlanmaktadır: (i) doğru malzemenin (ii) doğru miktarda (iii) doğru koşullarda (iv) doğru yerde (v) doğru zamanda (vi) doğru tüketiciye (vii) doğru fiyat ile ulaştırılması aktiviteleri lojistiği oluşturur.

Lojistik operasyonların ne kadar karmaşık bir hal alabileceğine otomotiv lojistiği iyi bir örnektir. Bir otomobil binlerce parçanın birleşiminden oluşur ve her otomobil üreticisi onlarca farklı model

Doç. Dr.,
İYTE Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü

¹ <http://cscmp.org/aboutcscmp/definitions.asp>, 09/02/2009

üretebilmektedir. Bu otomobiller birçok ülkede birçok kentlere satılmaktadır. Ayrıca, bu otomobillerin üretimleri de çok değişik lokasyonlarda gerçekleştiriliyor olabilir. Böylesine karmaşık üretim, tüketim, bakım, onarım ve servis aktivitelerinin aksatılmadan yürütülmesi gereklidir. Öncelikle, her bir ülke ve kentte ne kadar ve hangi türden araç talebinin olacağı ve bu otomobillerin nerede üretileceğine karar verilecektir. Arkasından, üretim için ya hammadde temin edilecek ya da yan üreticilere siparişler verilecektir. Üretim sürecinin ardından, otomobillerin ya depolanması ya da sipariş yerlerine ulaştırılması gereklidir. Üretim süreci sonrasındaki atıkların bertaraf edilmesi bir başka lojistik aktivitesidir. Daha sonra, bu otomobillerin servis hizmetlerinin yerine getirilmesi için binlerce çeşit yedek parçanın temini ve talep lokasyonlarına zamanında ulaştırılması yine önemli bir lojistik hizmettir. Bütün bu hizmetlerin, eşzamanlı ve ihtiyaç duyulan anlarda ve en düşük maliyetle yapılması gereklidir. Bu örnekten de anlaşılacağı gibi lojistik aktiviteler, tüm üretim sürecinde önemli bir maliyet kalemi oluşturmaktadır ve giderek üretim aktivelerindeki rekabet, teknolojik gelişmeden, lojistik maliyetlerin düşürülmesine kaymaktadır.

Lojistiğin Bileşenleri

Lojistik aktivitelerinin farklı şekilde sınıflandırılması mümkündür. Gürdal² (2006) lojistiğin bileşenlerini şu şekilde sınıflar:

- *Müşteri İlişkileri:* Siparişlerin alınmasından malın teslimine kadar olan süreçteki tüm müşteri hizmetlerini oluşturur. Siparişlerin takibi, iadelerin alınması, siparişlerin iptali gibi hizmetlerdir.
- *Taşıma:* Lojistik aktivitelerin temel fonksiyonu olup taşıma olmadan lojistiğin gerçekleştirilmesi mümkün değildir. Karayolu, havayolu, denizyolu, boru hattı gibi ulaştırma türlerinden birisi ile yapılabileceği gibi türler arasında ya da türlerin kombinasyonlarıyla da yapılabilmektedir.
- *Trafik Yönetimi:* Taşıma ekipmanlarının en düşük hasar ve en yüksek performans sağlanabilmesi adına yönetilmesidir.

• *Envanter Yönetimi:* Üretimi istenilen düzey ve hızda tutabilmek için gerekli malzeme stok düzeyinin sağlanması aktivitelerinden oluşur. İyi yönetilememiş envanter, stok maliyetlerinin anlamsız şekilde yükselmesine neden olabilecektir.

• *Depolama ve Dağıtım Merkezleri:* Depo yeri seçimi, depo tip ve büyüklüklerinin belirlenmesi, depoda tutulan malların yerleştirilmesi sınıflandırılması ve bilgi teknolojileri de kullanılarak yönetimi aktivitelerini içerir.

• *Elleçleme:* Depolarda tutulan malların ulaştırma sürecinin başlangıcında taşımaya uygun hale getirilmesi ve ulaştırmanın bitişinde ise depolama ya da dağıtıma uygun formata getirilme aktivitelerinden oluşur.

• *Koruyucu Ambalajlama:* Malların elleçleme ve taşıma sırasında zarar görmemesi üzere gerçekleştirilen önemli bir aktivitedir.

• *Bilgi İletişimi ve Sipariş İşleme:* Lojistik aktivitelerin sürdürülebilmesi için hemen her aşamada bilgi teknolojisinin yoğun kullanımı gerekmektedir. Lojistik sektöründe kullanılan yazılım ve elektronik destekli teknolojiler son dönemde özellikle ciddi gelişmeler yaşanmaktadır.

• *Talep Yönetimi:* Pasif bir arz politikası yerine artık talebin yönlendirilmesi aktiviteleri yine son dönemde yaygın biçimde gelişim göstermektedir. Talep yönetimi firma maliyetlerinin kontrolünde önemli etkiler sağlamaktadır. Talebin yüksek olduğu dönemlerde, müşterilerin talebin düşük olduğu dönemlerde hizmet almaya yönlendirilmesi talep yönetimi için örnek verilebilir.

Bunların dışında, uluslararası lojistikte gümrük ve gümrükleme aktiviteleri ve genelde sigorta hizmetleri lojistiğin diğer bileşenleri olarak sayılabilir.

Lojistik hizmetler, üretici firmaların kendi bünyelerindeki departmanlar aracılığı ile yapılabildiği gibi, dışarıdan lojistik hizmetleri sunan 3PL (third party logistics) firmalardan da temin edilebilmektedir. 3PL firmaları, lojistik hizmetlerinin tamamı yerine, genellikle hizmetleri değişik bileşimlerde

sunmaktadır. Lojistik, küreselleşmenin de etkisiyle ülkemizde de henüz gelişmekte ve derinleşmekte olan bir sektördür. Ülkemizdeki 3PL firmaları da henüz geniş bir hizmet yelpazesine sahip değildir ve taşımacılık (özellikle karayolu taşımacılığı) sunulan ana hizmettir.

Lojistik Sektörünün Kentlere Olan Etkileri

Lojistik sektörü, ulaşım ağlarının ve ulaşım türlerinin bulunduğu kent merkezlerinde gelişme eğilimindedir. Liman ve demiryolu bağlantısı da, ekonomik ulaşım sağlamalarından ötürü en önemli etmenlerdir. Rotterdam, Singapur, Marsilya, Hamburg, Köstence, Hong Kong, Antwerp gibi liman kentleri aynı zamanda dünya ticaretinin önemli bir kısmının gerçekleştirildiği küresel lojistik merkezlerdir. Yine Atlanta liman bağlantısı olmamasına karşın, ABD'nin en önemli lojistik merkezidir. Ülkemizde ise Mersin, İzmir ve Samsun önemli liman kentlerimizdir. Ancak, bu kentlerimizdeki lojistik aktiviteler, az önce saydığımız dünya lojistik merkezlere kıyaslanamayacak düzeyde küçüktür. Singapur imanına 2007 yılı gemi yanaşma sayısı yaklaşık 64.000, Rotterdam'a ise 30.000, bizim adı geçen limanlarımızda ise bu sayı 1.000-2.000 düzeyinde kalmaktadır.

Lojistik hizmetler, özellikle yoğun depolama ve ulaştırma ihtiyaçları nedeniyle, yüksek miktarda alan kullanımına ve kurulu ulaştırma altyapısı kapasitelerinin önemli bir kısmına ihtiyaç duyarlar. Bu ihtiyaçlarla birlikte, sağlanan hizmetlerden doğan önemli ekonomik ve çevresel dışsallık mevcuttur. Bu dışsallıkların başında, trafik sıklığı, gürültü, sıklıkklardan doğan zaman kayıpları ve çevre kirliliği gelmektedir. Doğal olarak da, bu faktörler hem kentsel alanlardaki hizmet maliyetlerini, hem de lojistik firmaların ürün maliyetlerini yükseltmektedir. Yükselen maliyeler de sektörün ulusal ve uluslararası rekabet edebilirliğini düşürmektedir.

Kentsel alanlardaki dışsallıkları önlemek, kentsel hizmetlerin maliyetlerini düşürmek ve rekabet

edebilir bir lojistik sektörüne sahip olabilmek adına, organize lojistik bölgeleri ya da lojistik merkez uygulamaları münferit ya da şebeke olarak yaygınlık kazanmaktadır. Bölgesel ölçekli lojistik merkezler ve lojistik merkez şebekeleri giderek dünya ticaretinin önemli birer bileşeni olmaktadır.

Organize Lojistik Bölgeleri Ya Da Lojistik Merkezler

Organize lojistik bölgeleri, Avrupa Lojistik Merkezler Derneği (Europlatforms, EAFV) tarafından Ulusal ve uluslar arası ulaştırma, lojistik ve yük dağıtımına yönelik bütün aktivitelerin gerektirdiği tüm altyapıya sahip ve değişik operatörlerin ticari amaçla bulunduğu özel bağlantı bölgeleri olarak tanımlanmaktadır³. Bu bölgeler İngiltere'de "Freight Villages", Fransa'da "Plate Forme Logistique" ve "Plate Forme Multimodale", Almanya'da "Güterverkehrszentrum" (GVZ), İtalya'da "Interporto", Hollanda'da "Rail Service Centre" (RSC) ve "Tradeports", ve Danimarka'da "Transport Centre"⁴ olarak adlandırılmaktadır. Bu bölgeler her ne kadar ülkeden ülkeye değişen farklara sahip olsalar da temel fonksiyon açısından benzer hizmeti yerine getirmektedir.

Lojistik merkezlerde sunulan aktivitelerin haksız rekabete yol açmaması açısından, kiracı ya da mal sahibi olarak herkese fırsat eşitliği açısından açık olması gerekir. Böylelikle bir araya gelmiş firma ve işletmeler yaratacakları sinerjiyle yüksek performans düzeylerini yakalayabilecektir. O nedenle, yapımları ve işletmelerinde kamu ve özel sektör işbirliği önemle tavsiye edilmektedir.

Lojistik Bölgeleri genellikle şu fonksiyonlara sahiptir:

- Genel Antrepolar,
- Açık ve Kapalı Depolama Alanları,
- Soğuk Hava Depoları,
- Havuzlama Depoları,
- Konteynır Depoları,
- Tehlikeli Madde ve Özel Eşya Depoları,
- Araç Tamir ve Bakım Atölyeleri (Opsiyonel)

³ <http://www.freight-village.com>

⁴ KONDRATOWGCZ L., 2003b, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Final Report, Edited by- NeLoC Work Package 1 Leader, Volume II, Gdańsk, Poland

- *Yönetim Ofisleri,*
- *Gümrikleme Altyapıları,*
- *Banka, Sigorta gibi Finansal Kuruluşlar,*
- *Konaklama, Rekreasyon ve Sergi Alanları,*
- *Araç Park Alanları ve Akaryakat İstasyonları,*
- *Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, Havayolu Bağlantıları,*
- *Ulaştırma Türleri arasında Yük Transferine Olanak Sağlayan Intermodal Terminaller.*

Aslında intermodal (türler arası) terminaller yerelin özelliklerine bağlı olarak opsiyonel olarak zikredilmekteyse de, olması en fazla tercih edilen altyapıların başında gelir. Zira lojistik zincirdeki maliyet kaleminin azaltılmasında ve ulaştırmadan doğan çevresel sorunları en azda tutmasına olanak sağladığından türler arası taşımacılık en fazla tercih ve tavsiye edilen bir taşımacılık yöntemidir. Pasif depolama, boş konteynır depolama ve imalat aktivitelerinin bu bölgelerde yer alması tavsiye edilmez. Yukarıda sayılan fonksiyonların hangisinin söz konusu lojistik merkezde yer alacağı (çok aktörlü) işletmecinin belirleyeceği bir husustur. Bu çok paydaşlı işletim/yönetim yapısı içinde, yerel yönetimler, ulusal ve yerel planlama/kalkınma kuruluşları, demiryolu, liman ve havayolu işletmecisi kurumlar, karayolu ulaştırma dernek/birlikleri, ticaret ve sanayi odaları, banka, sigorta ve sanayi kuruluşları dernek ve birliklerinin olabileceği belirtilmektedir.

Organize lojistik bölgelerinin temel faydaları, düşürülen maliyetler yoluyla sektörün küresel ölçekte rekabet edilebilirliğinin artırılmasıyla birlikte, kent içindeki değişik yerlerde dağıntık olarak yer alan aktivitelerin aynı mekanda konsolide edilmesiyle çevresel zararlarının azaltılmasıdır. Yine de bu uygulamadan doğacak faydalar şu şekilde sıralanabilir.

- *Kurulduğu bölgenin rekabet gücünü artırır;*
- *Bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine önemli katkılar sağlar;*

- *Bölgeye istihdam sağlar;*
- *İşletmecilerin (firmaların) rekabet gücünü artırır;*
- *İş süreçlerini düzenler; iyileştirir;*
- *Firma maliyetlerin azalmasını sağlar;*
- *Kent içerisinde var olan depo alanlarının buraya taşınması ile çevre kirliliğinin ve kent içi trafik yoğunluğunun azalmasını sağlar;*
- *Değer zincirini oluşturan taraflar arasında eşgüdümü sağlar;*
- *Resmi birimlerin merkez içerisinde bir çatı altında toplanması ile resmi işlemlerin kısılmasını sağlar;*
- *Çoklu taşımacılığı özendirir ve gelişimine katkıda bulunur;*
- *Firmalar için hız, verimlilik, zaman tasarrufu ve güven sağlar.*

Organize Lojistik Bölgelerin şehir dışında ancak, şehirlere yakın alanlarda, (intermodal transfer istasyonları teşkil edebilmek adına) olası tüm ulaşım türlerine doğrudan bağlantısı olan noktalarda ve düşük eğimli arazilerde (inşaat maliyeni ve operasyonel kolaylık açısından) inşa edilmesi tavsiye edilmektedir. Yukarıda da belirtildiği gibi kamu-özel sektör ortaklığı işletmede ve yapım aşamasında önemle tavsiye edilmektedir.

Farklı isimlerle de olsa Organize Lojistik Bölgeleri, farklı yapılarda ve farklı büyüklüklerde Avrupa, Asya ve Orta-Doğu Bölgelerinde yaygın olarak kullanılmaktadır. Alansal büyüklük 50 hektardan 300 hektara kadar çıkabilmektedir. Her zaman tüm türlere erişim mümkün olamamakta ve sahiplik, özel sektör ve kamu ortaklığında olabileceği gibi sadece kamu elinde de olabilmektedir”⁵.

Organize Lojistik Bölgeleri, ayrı bir yatırım projesi olarak görülüp ve münferit değerlendirme esaslarıyla belirlenebileceği gibi⁶, bölge ekonomisi üzerinde olabilecek etkileriyle⁷ birlikte ele alınabilecek bir “sektörel planlama” bileşeni olarak da değerlendirilebilir.

⁵ Çelik, H. M., 2007, Mersin Lojistik Sektörü Strateji Planı, İpekyolu: Mersin Kent Yaşam Dergisi, 5, 22-24.

⁶ Meidute, I, 2007, Economic Evaluation of Logistics Centers Establishment, Transport, 22:2, 111-117

⁷ Palsaitis R, 2004, Logistics Centers Influence to the Development of the Region, Conference Proceedings of Development of Logistics, Transport and Communication Services in the Baltic Sea Region, 21-24.

Kyriazopoulos E ve Artavani, the Role of Freight Villages to the Development of the Balkan Region: the Case of Promachon Freight Village, 46th Congress of the European Regional Science Association (ERSA).

Lojistik Sektör Planlaması

Yukarıda da belirtildiği üzere, küreselleşmenin ve iletişim teknolojindeki ilerlemenin en önemli sonuçlarından birisi de artan uluslararası ticarettir. Bu artış öncelikle AB, NAFTA, ASEAN, MERCOSUR gibi ticaret blokları içinde daha sonra da blokların birbirleri ile olan ticaretin artması biçiminde olmaktadır. Yakın zamanda AB üyeliği ve küreselleşmenin getirdiği kaçınılmaz etkilerle ülkemizdeki uluslararası (onun uzantısında da ulusal) ticaret ve onun gerektirdiği lojistik aktivitelerin önemli miktarda artacağı beklenmektedir.

Bu uluslararası ticaret, belirli deniz, demir ve karayolu koridorları üzerinden gerçekleştirilmektedir. Örneğin kuzey, merkez ve güney koridorları olan Asya Otoyol Şebekesi, Pan-Amerikan Karayolu, Trans Afrika Otoyolu kısmen mevcut, kısmen de tasarlanan önemli karayolu koridorlarıdır. En önemli denizyolu koridorlarından bazıları Avrupa-Kuzey Amerika hattı, Avrupa-Karayibler hattı, Trans Pasifik hattı, Avrupa-Ortadoğu-Hindistan-Uzak Asya hattı ve Akdeniz Koridorudur.

AB kendi içinde 10 ana koridor belirlemiştir. AB koridorları içinde önemli koridorlardan bir tanesi Avrupa-Kafkasya-Asya koridoru (TRECECA) olup, doğrudan Türkiye üzerinden geçmektedir. Bu koridorun amacı, AB'nin Trans-Kafkasya ve Asya ticaretini gerçekleştirmek olup, bu projenin en önemli aktörü Türkiye'dir. Karadeniz Otoyolu ve TEM bu koridorun iki önemli karayolu bağlantısıdır. Ayrıca, Kapıkule'den Bakü'ye giden kuzey demiryolu hattımızın iyileştirilmesi ve çift hatlı hızlı tren standardına yükseltilmesi için çalışmalar sürdürülmektedir. Yine, Mersin, İzmir ve Samsun, bu koridorun ana limanlarını oluşturmaktadır. O nedenle, batı-doğu aksında olan TRACECA Koridoru'nun kuzey, güney ve güneybatıda olan bu limanlara yüksek standartta kara ve demiryolu bağlantısı gündeme gelecek öncelikli yatırımlardır. Zira bir anlamda AB tarafından yaptırılan ve Türkiye ayağı yakın zamanda bitilmiş ve AB Ulaştırma Ana Planı fonksiyonuna sahip TINA (Transportation Infrastructure Need Assessment

Study) çalışması da bu yatırımları önermekte ve onaylamaktadır.

Bu açıdan bakıldığında lojistik sektörünün gerektirdiği tesis ve altyapı yatırımlarını izole yatırımlar olarak almak yerine, bir kentin/bölgenin genel ekonomik yapısı içinde, birçok alt sektörü olan lojistiği diğer ekonomik sektörlerle ve kamu kuruluşlarıyla birlikte ele almak, tercih edilen bir yaklaşım olarak benimsenmelidir. OECD bir bölgeyi küresel lojistik sektörü içine anahtar bir cüz olarak yerleştirmek için, bölgeye küresel lojistik şebekesi içinde stratejik bir pozisyon tanımlamak gerektiğini söylemektedir. Bu pozisyonu gerçekleştirmek üzere, kamu kuruluşları gerekli politikaları, sistematik olarak koordineli bir şekilde uygulamalıdır. Küresel lojistik sektörde rekabetçi pozisyon kazanacak olan özel sektördür ve bu politikalara aktif olarak katılım göstermelidir.⁸

Örneğin umulan lojistik gelişmeyi sağlamanın önemli bileşenlerinden birisi, gerekli ulaşırma altyapısına sahip olmaktır ve bu kamu tarafından sağlanmalıdır. Bir başka bileşen, (tercihen inter-modal terminallere de sahip) organize lojistik bölgeleridir ve özel sektör kamu işbirliğini gerektirir. Sektör için gerekli çok değişik uzmanlıkta (forklift operatöründen, gümrükleme uzmanına ve trafik operatörlerine varıncaya kadar) elemanın yetiştirilmesi gerekli olup, bu eğitimin sağlanması, özellikle orta öğrenim düzeyinde öncelikli olarak kamu görevidir. Lojistik sektörde operasyon inovasyonları gerçekleştirmek üzere araştırma kurumları oluşturmak kamu ve özel sektör işbirliğinde geliştirilebilir. Bunların dışında, küresel ölçekte rekabetçi bir lojistik sektörü için gerekli birçok politika değişkeni yerel koşullara bağlı olarak önerilebilir ve önerilmelidir. Ancak, burada başarıyı sağlayacak ilk adım şüphesiz ki yerel, bölgesel ve ulusal tüm aktivite ve ihtiyaçları tanımlayan, gerçekleştirilmesi için gerekli stratejileri öneren, bu konuda görev dağılımı yapan ve görev koordinasyonlarını tanımlayan ve bu yatırımlardan önemlileri için yaklaşık maliyetleri hesaplayan bir "lojistik sektör planı"nın hazırlanması olacaktır.

⁸ Organisation for Economic Co-Operation and Development (OECD), 2002, Transport Logistics, Shared Solutions to Common Challenges, OECD Publications, Paris.

Bu bakış açısıyla, T.C. Başbakanlık Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı, Dış ticarete önemli sanayi ve liman kentleri için lojistik sektör planlarının hazırlanması için politika oluşturmuş ve bu konuda yerel yönetimlere bilgi ve finansman desteği sağlamaya başlamıştır. Bu konudaki ilk çalışma Mersin’de yapılmaya başlanmış olup, yakın tarihte bitirilecektir. Diğer kentlerde de benzer çalışmaları gündeme gelmesi hedeflenmektedir.

Mersin Lojistik Sektörü Strateji Planı (Merlop)

Avrupa Birliği temel kalkınma stratejilerini çoklukla yerel kalkınmanın inovasyon eksenli desteklenmesi üzerine oturtmakta, kalkınma konusunda verebileceği mali ve teknik desteği, üye ya da aday ülkelerin merkezi yönetiminden daha çok yerel yönetimlere vermektedir. Bu amacı gerçekleştirmek üzere, Avrupa Komisyonu 1994 yılından beri Bölgesel İnovasyon Stratejileri Projelerini desteklemektedir. Mersin de bu desteği kullanarak bir Bölgesel İnovasyon Stratejisi geliştirmiş (Mersin RIS) ve bu proje analizleri sonucu Lojistik ve Turizm Mersin için sahip olunan avantajlar göz önünde bulundularak stratejik sektörler olarak belirlenmiştir. Mersin’deki yerel aktörlerin katılımı ile kurulan Mersin Lojistik Platformu, bu sektördeki gelişme ve inovasyon fırsatlarını derinlemesine araştırılması için çalışmalara başlamış olup, Mersin Lojistik Sektörü Strateji Planının (MERLOP), merkezi yönetimin de desteğini alarak başlatmıştır.

MERLOP dört temel aşamada tamamlanmıştır: (i) Mevcut Durum, Lojistik Tanımlar ve Lojistik Sektörü SWOT (Güçlü, Zayıf Yönler, Tehditler ve Fırsatlar) Analizi, (ii) Uzun Dönemli Proje Önerileri ve Eylem Planı (iii) Kısa Dönemli Projeler ve Öneriler, (iv) Genel Değerlendirmeler ve Pilot Proje. Bu aşamalarda aslında cevap aranan sorular, MERLOP teknik şartnamesinde:

- *Mersin ile artalanındaki üretim merkezi şehirlerarasındaki lojistik bağlantının en rasyonel altyapı ve yöntemlerle işleyecek şekilde geliştirilmesi,*
- *Mersin’in lojistik altyapısının, orta-uzun vadede ortaya çıkacak talebi de karşılayacak biçimde planlanması,*

• *Artan lojistik faaliyetlerinin şehrin istihdamına ve ekonomisine katkısının maksimize edilmesi, lojistik ara eleman ihtiyacının karşılanabilmesi için gereken eğitime ilişkin alt ve üstyapı ihtiyacının belirlenmesi,*

• *Mersin limanına Akdeniz’in en önemli uluslararası aktarma limanı (hub-liman) özelliği kazandırılması,*

• *Mersin’in, Orta Asya ve Çin ürünlerinin Batı pazarlarına ulaştırılmasında başlıca denize çıkış noktası konumuna gelmesi ve Ortadoğu taşımacılığında rolünün artırılması,*

• *Mevcut ve planlanan lojistik altyapının, şehrin yerleşim, çevre ve trafiği için en rasyonel biçimde düzenlenmesi, biçiminde sıralanmaktadır.*

Bu soruların cevaplanması için tanımlanmış araştırmaların önemli kamu, yarı kamu ve özel kuruluşları veri tabanları kullanılarak, bir kısmı yapılacak anket çalışmalarıyla ve literatür taraması biçiminde gerçekleştirilmiştir. MERLOP kapsamında tanımlanmış görevler arasında en ilginçlerinden bir tanesi Mersin’deki lojistik sektörü ve Mersin lojistik olanaklarını kullanan (Mersin ve Mersin çevresindeki illerde yerleşik) imalat sanayi kuruluşlarının profillerini çıkarmaya yönelik saha çalışmasıdır. Bu kapsamda Mersin’de lojistik sektöründe faaliyet gösteren (gemi acenteleri, karayolu taşıma şirketleri, gümrük komisyoncuları, depo ve antrepo işletmecileri gibi) lojistik firmalarının yaklaşık 80 tanesi, imalat sanayi firmalarının ise yaklaşık 100 tanesinde anket çalışması yapılmıştır. Bu çalışma sonucunda, Öncelikle Mersin’deki lojistik sektörünün yapısı, ölçeği, işletme yapıları ve işletme operasyon yapıları (modus operandi), sermaye yapıları, işlem hacimleri açısından profilleri çıkarılmış, daha sonra aralarından seçilmiş tipik bir firmada bir pilot proje uygulanmıştır. Pilot proje kapsamına alınan firma, operasyonları açısından detaylı olarak incelenmiş ve uzman görüşleri doğrultusunda tipoloji teşkil etmesi amacıyla yeniden yapılandırılmıştır. Öte yandan imalat sanayi firmaları ile yapılmış anketin amacı da, Mersin ve çevresindeki illerdeki firmaların Mersin lojistik imkânlarını kullanma açısından ilişkilerini ve bu firmaların Mersin’deki lojistik olanaklara yönelik gelişme elastikiyetleri incelenmektedir. Bu incelemeden beklenen bir başka sonuç da,

lojistik sektöründeki iyileştirmelerin, kentteki endüstriyel gelişim üzerinde olumlu etkilerinin boyutu konusunda fikir sahibi olabilmektir. Zira kullanılan lojistiğin kalitesi giderek üretici firmaların rekabet edebilirliği konusunda en önemli faktörlerden birisi olmaktadır.

MERLOP kapsamındaki en önemli görevlerden bir başkası da, Mersin’de yapılması düşünülen bir “Lojistik Köy/Merkez” ya da “Organize Lojistik Bölgesinin”, alternatifli olarak yer seçimi ve ön fizibilite çalışmalarının yapılmasıdır. Mersin Organize Lojistik Bölgesi sektörün Mersin’deki gelişimi için önemli bir araç olacağı düşünülmektedir. Bu açıdan MERLOP, Mersin Organize Lojistik Bölgesinin, nerede olması gerektiği, hangi fonksiyonların yer alacağı, nasıl bir işletme ve finansman modeli kurulacağı, çalışmada derinlemesine inceleyen ve karar vericiler için sektör gelişimine yönelik yüksek nitelikli bir doküman olma niteliğine sahiptir.⁹

Mersin Planlaması ve Mersin Lojistik Sektörü

Bu yazının yayıma hazırlandığı tarih itibariyle, henüz MERLOP ilgili kurumlarca onaylanıp yürürlüğe girmediği için, plan içeriği, önerileri ve politikalarını detaylı olarak tartışmak şu aşamada uygun olmayacaktır. MERLOP’un genel vizyonu; “Mersin Kentini, ülkenin doğu-batı ve kuzey-güney aksında yer alan ulusal ve uluslararası taşıma koridorlarının başlangıç noktası yapmaktır”. Bunu gerçekleştirmek üzere, uluslararası, ulusal ve yerel stratejiler belirlenmiş ve bu stratejileri gerçekleştirecek aktörler ve görev dağılımları tanımlanmıştır. Bunların detaylı tartışması plan açıklandıktan sonra yapılabilecektir. Ancak, Mersin’de bir lojistik köyün kurulması yerel stratejilerin başında gelmektedir. Bu köy tamamlandığında yaklaşık 300 hektarlık bir alana ulaşacağı öngörülmektedir. Bu gerçekleşme talebe bağlı 5’er yıllık 4 etap haline ve toplamda 20 yılda

sağlanacak ve yukarıda belirtilen fonksiyonları içerecektir. Bunun için gerekli alan belirlenmiş, ön fizibilite yapılmış, yerel aktörlerce üzerinde anlaşılacak ve yapılmakta olan çevre düzeni nazım imar planına işlenmesine karar verilmiştir.

Bu alanın gerçekleştirilmesi için öncelikle kara ve demiryolu bağlantılarının tamamlanması gerekecektir. Bunların dışında, Mersin’e yük taşıma modülü ve politikalarını içeren yeni bir ulaşım ana planı hazırlanmalıdır. Bu plan, kent içi ulaşım şebekesinde yük ve yolcu taşınmasını karşılıklı olarak engelleyecek darboğazları belirleyip bunların giderilmesine yönelik önlemleri tartışmalıdır. Ayrıca, konut ve işyerlerini dengeli olarak dağıtan çok merkezli bir Mersin yaratacak politikaların uygulanması ve raylı sistem toplu taşıma sisteminin kurulmaya başlanması da ulaşım şebekesini rahatlatarak iki yerel strateji olarak önerilmiştir. Lojistik köyün gelişimine bağlı olarak lojistik aktivitelerin kent merkezinden bu alana desantralizasyonu tedricen uygulanmalıdır. Bu uygulamalar hem lojistik merkezin hedefine ulaşmasını kolaylaştıracak hem de aktivitelerin konsolidasyonundan beklenen çevresel ve maliyet avantajları gerçekleştirilebilecektir.

Sonuç

Görüldüğü üzere lojistik, yeni bir sektör olmanın yanında, kent planlama mesleği açısından da yeni bir alt uzmanlık alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu uzmanlık hem sektör planlaması boyutunda, hem de lojistik köylerin fiziksel planlaması anlamında fırsatlar sunmaktadır. Bu konuda gerekli bilginin planlama okullarında en azında seçmeli dersler olarak verilmeye başlanması faydalı olacaktır. Ayrıca üniversitelerin lojistik bölümlerinde de, lojistik sektörünün kentsel çevre ile olan ilişkileri inceleyen derslerin olması lojistik sektörü operatörlerinin kentlerde daha verimli aktivite gerçekleştirmelerinde yardımcı olacaktır.

⁹ Çelik, H. M., 2007, Mersin Lojistik Sektörü Strateji Planı, İpekyolu: Mersin Kent Yaşam Dergisi, 5, 22-24.