

Bir Hizmet Faaliyetinin

Mekansallığı:

Lojistik Sektörü İle İlgili İş Hizmetlerinin Mersin Kentindeki Mekansal Gelişimi Üzerine Görgül Bir Değerlendirme

Tolga LEVENT

1970'li yıllar ile birlikte, ilk olarak petrol fiyatlarındaki hızlı artış, daha sonra Asya ülkelerinde yaşanan finansal krizler, ulusal ekonomik yapılarda önemli bir dönüşümün başlangıcını oluşturmuştur. Fordist üretim sisteminden postfordist üretim sistemine doğru bir değişimin başlamış olması ve üretim-değişim-tüketim arasında yeni dengelerin oluşmasının birçok önemli sonucundan birisi de, lojistiğin, üretim ile ilgili işletmelerin kendi bünyelerinde yürütülen bir faaliyet olmaktan çıkması ve bağımsız bir faaliyetler bütünü olarak tüm dünyada hızla gelişmeye başlamasıdır.

Dünya coğrafyası üzerinde, lojistik sektörünün hızla geliştiği odaklardan birisi de, Avrupa, Asya ve Afrika'nın kıtalarının kesişim noktasında bulunan Türkiye'dir. Ancak, sektörün tüm Türk kentlerinde eşit oranda geliştiğini ileri sürmek olanaklı değildir. Bu dönem içerisinde İstanbul, İzmir, Ankara gibi büyük metropoliten alanların yanında, Mersin kenti de, güçlü lojistik altyapısı nedeni ile sektörünün ön plana çıktığı kentlerden birisi olmuştur.

Kentsel varoluşunun temel kaynağı olarak iskeleler, Mersin'in 19.yy.ın ilk yarısından itibaren bir dış ticaret ve lojistik faaliyetlerinin yoğunlaştığı bir kent olarak ele alınmasına neden olmuştur. 1961 yılında, modern limanın yapımının tamamlanması, kentteki ulaştırma ve depolama faaliyetlerinin hızla gelişmesine, ve bu durum, lojistik

sektörünün, kentin ekonomik yapısı içerisinde giderek artan bir biçimde öne çıkmasına neden olmuştur. 2005-2008 tarihleri arasında gerçekleştirilen Türkiye'nin ilk bölgesel yenilikçilik stratejisi olan RİS-Mersin projesi kapsamında yerel ekonomik gelişmeye temel olması için kurulan üç platformdan birisinin lojistik sektörü üzerine olması¹, bu platformun yaptığı çalışmalara dayanarak Mersin Lojistik Master Plan çalışmalarının başlatılması, yerel gündemde farklı ulaşım türlerini entegre etmeyi amaçlayan lojistik merkez tartışmalarının giderek artan bir biçimde yer alması, bu sektörün Mersin için önemini daha da arttırmakta ve bu önemin gelecekte de devam edeceğine dair bir işaret olarak karşımızda durmaktadır. Uluslararası, ulusal ve yerel düzlemdeki konjonktür ile bağıntılı olarak ortaya çıkan bu durum, Mersin kenti için lojistik sektörünü incelemeyi verimli bir araştırma konusu haline getirmektedir.

Halihazırda, Mersin kentinde lojistik faaliyetleri irdeleyen birçok çalışma bulunmaktadır. Ekonomik bir çerçeveden, modern limanın kuruluşu öncesinde iskeleler üzerinden yürütülen yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerini (DEMİR ve ŞAHİN, 2009; DURAK, 2009); liman üzerinden gerçekleştirilen faaliyetlerin ekonomik yapı içerisindeki pozisyonunu ve önemini (ERAYDIN, 2002; LEVENT, 2009); Mersin kentinde lojistik sektörünü ve geleceğini (TORUN, 2009; TURA-

Şehir Plancısı,
Yrd. Doç. Dr.,
Mersin Üniversitesi Şehir ve
Bölge Planlama Bölümü

¹ RİS-Mersin, www.ris-mersin.info, Erişim Tarihi, Ocak, 2010

BOĞLU ve EKİZ, 2009; GÜLER ve KUMBUR, 2009) irdeleyen çalışmalar, bu çalışmalara örnek teşkil etmektedir. Ancak bu çalışmalarda eksik kalan nokta, lojistik faaliyetlerinin kentsel mekan ile kurduğu ilişkinin derinlemesine incelemesidir. Kentsel gelişim tarihi içerisinde iskeleleri ve modern limanın kuruluş öyküsünü tali olarak irdeleyen ve bu aşamada ulaştırma ve depolama çalışmalarına değinen çalışmalar ise (SELVİ ÜNLÜ, 2009; YILDIZ, 2009) tarihsel bir perspektifin ötesine geçememekte ve lojistik sektörü ile kentsel mekan arasındaki güncel ilişkiyi detaylı bir biçimde sorgulayamamaktadırlar.

Bu eksikliği giderme amacındaki bu çalışma, Mersin için önemli olan lojistik sektörüne farklı bir noktadan yaklaşmayı, Mersin kentine kimliğini veren önemli faaliyet gruplarından birisi olan bu sektörünün, kentsel mekan içerisindeki tarihsel varoluşunu-gelişimini irdelemeyi amaçlamaktadır. Ancak inceleme, lojistik sektörü içerisinde var olan liman, demiryolu istasyonu ve yakın çevrelerinde yer seçmiş taşıma, depolama ve elleçleme faaliyetlerine değil, lojistik sektörü ile ilgili iş hizmetlerine, bir başka deyişle, mal ve hizmet sağlamaya-dağıtmaya yönelik planlama, organizasyon ve yönetim faaliyetlerine odaklanmayı amaçlamaktadır. Çalışma, bu odaklanmanın, lojistik sektörünün kent ile kurduğu etkileşimi anlamının ayrı bir biçimi olduğu varsayımına dayanmaktadır.

Bu amaç doğrultusunda, ilk olarak, tarihsel bir perspektif içerisinde, lojistik sektörünün tanımı yapılacaktır. İkinci bölüm, lojistik sektörünün Mersin kenti ekonomik yapı içerisindeki durumunu ana hatları ile irdelemeyi ve ekonomik olarak sektörün kent için ne anlam ifade ettiğini ortaya koyma amaçlıdır. Üçüncü bölüm, temel olarak lojistik sektörünün mekansal irdelemesi üzerinedir. Mekansal çözümlemeler, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası üye firma bilgilerinden derlenen ve sektöre ilişkin karar alma fonksiyonlarını içeren iş hizmetlerine ilişkin zamansal-mekansal boyutları bulunan veriler üzerinden gerçekleştirilecektir. Bu çözümlemeler, söz konusu iş hizmetleri bileşenlerinin hangi dönemlerde, hangi konumlarda yoğunlaştığı, nasıl bir mekansal gelişme örüntüsü sergilediğini ortaya

koymayı amaçlayan mekansal bir iş demografisi irdeleme biçiminde olacaktır. Bu irdeleme sonucunda ortaya konulacak olan mekansal durum, bir sonraki adımda, Mersin kenti mevcut planlama bağlamı çerçevesinde irdelenecektir. Çalışmanın sonuç bölümü, ortaya konulan mevcut mekansal durum çerçevesinde, sorunları yeniden tanımlamayı ve bu sorunların çözümüne yönelik izlenmesi olası genel stratejileri ortaya koymayı amaçlamaktadır.

1. Lojistik Sektörünün Gelişimi: Kısa Bir Tarihsel Perspektif

Lojistiğin tarihi, neredeyse insanlığın tarihi kadar eskidir. İnsanın kendine yetebilecek miktarın üzerinde üretmesi ile ortaya çıktığı öne sürülebilecek olan lojistik, 1950'li yıllara kadar, temel olarak askeri alanda gelişmiştir. Lojistiğin askeri tanımı, istenilen yerde ve zamanda, yeteri kadar personel, hizmet ve kolaylık sağlamak suretiyle barışta, krizde ve savaşta askeri kabiliyetin oluşturulması, idamesi ve geliştirilmesi için yapılan her türlü silah, araç-gereç ve malzemenin temini, tedariği, depolanması, ulaştırılması, dağıtılması, bakımı, tamiri ve tahliye ve malzemenin hizmet dışı bırakılması ile eğitim, inşaa, emlak, sağlık ve iletişim faaliyetlerini içeren işlemlerin tümü olarak yapılmaktadır.²

Lojistik, 1950'li yıllar ile birlikte, piyasa süreçleri içerisinde kullanılan bir terim olmaya başlamıştır. Bu tarihten itibaren, üretime yönelik ekonomik faaliyetlerdeki üst düzey yöneticilerinin ilgisi ile birlikte, lojistik faaliyetler, askeri alandan ticari alana doğru kaymaya başlamıştır. Ancak bu dönemde, lojistik faaliyetler, bağımsız olarak var olamayan, üretim ile ilgili işletmelerin kendi bünyelerinde yürütülen bir faaliyettir ve 1970'li yılların sonuna kadar, lojistiğin ekonomik sistem içerisindeki bu pozisyonu değişmeden devam etmiştir (TORUN, 2009).

Lojistik, modern anlamını 1980'li yıllar ile birlikte kazanmıştır. Bu dönemde, lojistik faaliyetler, üretici firmaların bünyesinden ayrılmaya ve uzmanlaşmış firmalar tarafından yürütülen bağımsız bir faaliyet alanı haline gelmeye başlamıştır. Bu dönüşüm, en temelde, üretim sistemlerinde

² Lojistiğe Askeri Bakış, www.logisticsclub.com, Erişim Tarihi: Ocak, 2010

gözlemlenen değişimler ile ilişkilidir. Petrol krizi ile başlayan, sonrasında Asya Krizleri ile devam eden 1970'li yıllar, üretim sistemlerinde yeni gelişmeleri zorlamış, fordist üretim sisteminden postfordist olana doğru bir değişimi başlatmıştır. Bu değişimin arka planında, fordist üretim sisteminin yapısal niteliklerinden olan işgücü piyasasının (işgücü ilişkileri) ve tüketici taleplerinin (tüketicinin niteliklerinin belirlenebilir, tahmin edilebilir olması) değişmezliğinin zorlanmaya başlaması bulunmaktadır. Bu değişmezlik niteliği, durağan koşullarda üretim kapasitelerinin artmasını sağlamış olsa da, 1970'li yılların kriz ortamında, dışsal koşulları hızla değiştirmiş ve firmaların değişen bu koşullara uyum sağlamasını zorlaştırmıştır. Bu bağlam içerisinde firmalar, kitlesel üretim yerine değişken ve parçalanmış talebin belirleyici olduğu, stoklama olmadan küçük miktarlarda ve uygun zamanda üretimin yapıldığı, ürün çeşitlenmesi ve üretimin pazarlanmasında esnekliğe dikkat eden bir üretim biçimine yönelmeye başlamışlardır (ERAYDIN, 1992; TICKELL ve PECK, 1992). Bu yönelmenin sonuçlarından birisi, ölçek ekonomileri sağlama amacıyla belirli odaklarda yığılma eğiliminde olan firmaların mekanda dağılma eğilimine girmeye başlaması, sonrasında değişim ilişkilerinin ulusal sınırlardan taşacak şekilde yoğunlaşması ve çapının büyümesidir (HABERMAS, 2002; ŞENGÜL, 1998). Üretim-değişim-tüketim arasında yeni dengelerin oluştuğu, hem üretim hem de tüketim coğrafyalarının yeniden şekillenmeye başladığı bu yeni düzen içerisinde, firmalar, ürün pazarlarına yönelik, zaman ve mekana bağlı olarak değişen stratejiler oluşturmaya başlamış (BARTOLI, 2000) ve bu stratejilerin hayata geçirilmesi aşamasında, en fazla öne çıkan sektörlerden birisi yeniden tanımlanan lojistik sektörü olmuştur.

Modern anlamda lojistik, üretici firmaların giderek artan bir biçimde, doğru ürününün, doğru müşteriye, doğru miktarda, doğru durumda, doğru yerde, doğru zamanda, doğru fiyatla ulaştırılması taleplerine karşılık veren bir sektördür (TORUN, 2009). Yaygın kanının aksine, lojistik sektörü, taşımacılık, depolama, elleçleme faaliyetlerinin ötesine geçen, stok yönetimi, dağıtım, gümrükleme, paketleme, ambalajlama, etiketleme, sipariş

işleme, sigortalama ile ilgili faaliyetlerin entegre bir biçimde geliştiği bir faaliyetler grubuna karşılık gelmektedir. Bu nitelikleri ile tedarik zincirlerini besleyen lojistik sektörü, bir başka deyişle, ürünleri kaynağından son tüketicisine ulaştırmak için yapılan tüm faaliyetlerin yönetimi ile ilgili iş kalemlerini kapsamaktadır³ (TURABOĞLU, EKİZ ve KARAOĞLU, 2009, s. 1231; TORUN, 2009). Sektörün öneminin bu ölçüde artması, serbest pazar ortamında rekabetçiliğin başarılabilmemesinin bir kaynağı olarak görülmesi ile ilişkilidir, çünkü, 1980 yılı sonrasında, lojistik yetenekler, düşük maliyetle girdi temin edilmesi ve çıktının uygun fiyatlarla pazara sunulmasını sağlayarak, pazar payının ve karlılığı korumanın-arttırmanın en önemli etmenlerinden biri haline gelmiştir (TURABOĞLU, EKİZ ve KARAOĞLU, 2009, s. 1232).

2. Mersin Kentinin Ekonomik Yapısı İçerisinde Lojistik Faaliyetleri

Mersin, Anadolu'da yer alan diğer kentlerle karşılaştırıldığında, görece yeni kurulmuş bir kenttir. 1850'li yıllardan itibaren, kırsal bir yerleşmeden, kentsel bir yerleşmeye doğru evrilen kent, bu dönem içerisinde, önemli sosyal ve mekansal dönüşümler sergilemiştir. Bu dönüşümlerin gözlemlendiği alanlardan birisi de, kentin ekonomik yapısındaki değişimlerdir.

Kentin ekonomik gelişme öyküsü, kentin kuruluşu olan 19. yüzyılın ikinci yarısına dayanmaktadır ve bu öykünün ilk kırılma noktası, Mersin'deki iskelelerdir. Bu dönemde, dünya ekonomik konjonktüründeki değişmelere bağlı olarak pamuğun Çukurova'da yaygınlaşmaya başlaması, ve aynı dönemlerde, Tarsus limanının dolmaya başlaması, Mersin'in Çukurova bölgesinin dışa açılan en önemli kapısı haline gelmesine neden olmuş ve kentte dış ticaret ve lojistik faaliyetleri hızla gelişmiştir. Kentin İç Anadolu bölgesi ile ilişkilerini güçlendiren karayolunun 1875 yılında ve demiryolunun ise 1886 yılında açılması bu eğilimleri daha da hızlandırmış ve kenti, Anadolu'daki ticaretin de dışa açılan kapılarından birisi haline getirmiştir. Bu dönemde sayıları artmaya başlayan yabancı gemicilik ve

³ What is logistics?, www.logisticsworld.com/logistics.htm, Erişim Tarihi: Ocak, 2010

taşımacılık firmaları, finans ve sanayi kurumları, konsolosluklar, vb. yeni işlevler, kentin bu ekonomik pozisyonunu güçlendirmeye başlamış ve Mersin'in 1888 yılında bağımsız sancak olması ile sonuçlanan idari gelişmeler, bu pozisyonunun değişmeden Birinci Dünya Savaşına kadar devam ettirilebilmesine olanak sağlamıştır. Ancak savaş döneminde kesintiye uğrayan dış ticaret, kentin ekonomik yapısında durgunluğa yol açmıştır⁴ (ERAYDIN, 2002).

Cumhuriyetin kurulması ile birlikte toparlanma sürecine giren Mersin, bu dönemde, tarımsal ürün ihracı yanında, sanayi ürünleri ithalatının da merkezi haline gelmeye başlamıştır. Ancak ekonomik yapı, bu seferde, 1920'li yılların sonlarında, batılı kapitalist ekonomileri derinden etkileyen ekonomik krizden olumsuz etkilenmiştir. Bu dönem, Mersin ile ilişkili dış ticaret hacimlerinin giderek azaldığı ve kent ekonomisinin ikinci bir durgunluğun içerisine girdiği bir dönem olmuştur (ERAYDIN, 2002).

1933 yılında, bu durgunluğu aşmaya başlayan ancak İkinci Dünya Savaşı döneminde yeni bir durgunluk içerisine giren Mersin'in yerel ekonomisi, 1961 yılında modern limanın tamamlanması ile canlanmaya başlamıştır. Beyrut kentinin Doğu Akdeniz havzası içerisinde önemini yitirmeye başlaması ile taşımacılık ve ticaretin kısmen de olsa Beyrut'tan Mersin'e kayması, İran-Irak Savaşı gibi dışsal politik dinamikler; 1987 yılında Serbest Bölgenin açılması ve Çukurova'da hızla gelişen sanayinin artan ihracat ve ithalat talepleri gibi içsel dinamikler, 1980'li yıllarda Mersin'deki ekonomik canlılığın ve kentin Ortadoğu için yeniden önemli bir ticaret merkezi haline gelmesinin arkasında yatan temel nedenlerdir. 1980'li yıllar ile birlikte, ithal ikameciliğe dayalı ulusal kalkınma paradigmasının terk edilmesi ve neoliberal makro ekonomik politikalara uygun dışa açık ve ihracata dayalı ekonomik büyüme yaklaşımının tercih edilmesi, Mersin kentinin ekonomik yapısını daha da güçlendirmesine neden olmuştur. Ekonomik yapıya ilişkin öncelikleri yeniden düzenleyen bu tercih ile birlikte Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) kapsamında üretilen

tarım ürünlerinin ihracatının gündeme gelmesi, Mersin yerel ekonomik gündeminde dış ticaret ve lojistik faaliyetlerinin görece öneminin yeniden artmasına neden olmuştur (ERAYDIN, 2002; LEVENT, 2009).

1980 sonrası dönemde, ekonomik kimliğinin önemli bir parçası olan lojistik faaliyetleri yanında, artan göç ile birlikte ucuz işgücüne dayalı bir emek pazarının oluşması, tüm Çukurova bölgesinde olduğu gibi, Mersin'de de sanayileşmenin ivme kazanmasına ve ekonomik yapının önemli bileşenleri olan üretici ve tüketici hizmetlerin hızla gelişmesine neden olmuştur (LEVENT, 2009).

1990'lı yıllar ise, arka arkaya yaşanan finansal krizlerin doğal bir sonucu olarak, merkezi yönetimlerin yerel ekonomileri destekleyecek altyapı ve kaynak aktarımında yetersiz kalmaya başlaması sonucunu doğurmuştur. Finansal krizler yanında Ortadoğu'da yaşanan uluslararası siyasi krizler ve Irak'a uygulanan ambargolar nedeniyle, ekonomik sektörlerin, özellikle lojistik sektörünün, büyüme eğilimleri, ve bunun sonucunda, Mersin'deki sektörel yapıya ilişkin kompozisyonları değişmeye başlamıştır. Bu dönem, Mersin ekonomik yapısının tek sektöre bağlı olarak incelenemeyecek biçimde çeşitlendiği bir dönemdir.

Bu sektörel çeşitliliğin, Mersin'in ayırt edici niteliklerinden biri olduğunu ortaya koyan LEVENT (2009) çalışmasında, Mersin kentinin ekonomik yapısındaki değişimleri tekil sektörlerle yoğunlaşarak tarihsel olarak irdeleyen çalışmalar ve sektörlerin gelişme sürecini daha önce gözlemlenmemiş bir başarı öyküsü gibi sunma eğiliminde incelemeler⁵ (ALPSOY, 2005; KARA, 2005) bulunduğunu öne sürmüştür, ancak bu çalışma ve incelemelerin gerçeği temsil etme kapasitesinin düşük olduğunu ortaya koymuştur. Bu dönem, dış ticaret ve lojistik faaliyetleri yanında, inşaat sektörünün kentin ekonomik yapısı içerisinde görece öneminin arttığı, tarım ve turizm sektörlerinin gelir ve istihdam artırıcı bir seçenek olarak Mersin'in yerel ekonominin gündemine girmeye başladığı bir dönem olmuştur (ERAYDIN, 2002).

⁴ Geçmişten Günümüze, Denizyolu, Karayolu ve Demiryolu Ulaşımının Gelişimi, www.mersinrehber.net/mersin_gezi/ekks_ulasim_1.htm, Erişim Tarihi: Kasım, 2008

⁵ Mersin İli Lojistik Durum Raporu, www.ris-mersin.info, Erişim Tarihi: Kasım, 2008

1990 yılı sonrasında Ortadoğu’da oluşan istikrarsız yapının lojistik sektörünü geçici süreler için olumsuz etkilemiş olduğunu, ancak sektörün ekonomik yapı içerisindeki göreceli öneminin devam ettiğini ileri sürmek olanaklı olsa da, bu dönemde istihdam açısından öne çıkan sektörlerden birisi inşaat sektörüdür. Bu sektör, 1970’lerin ikinci yarısından 2000’li yıllara kadar, kente yeni göç edenlerin ve kıyı kesimlerinde ikinci konut edinmek isteyenlerin talepleri çerçevesinde büyümüştür. 1980–1990 yılları arasındaki dönemde istihdam açısından önemli bir gelişme kaydeden sektör, 2000’li yıllar ile birlikte, gerek yeni konuta yönelik taleplerin azalmaya, gerekse daha önceki dönemlerde orta ölçekli yerel girişimciler tarafından üretilen konut alanlarının bir kısmının Toplu Konut İdaresi (TOKİ) tarafından üretilmeye başlaması nedeni ile istihdam kompozisyonu içerisindeki konumunu yitirmeye başlamıştır (TÜREL, 2002; ERAYDIN, 2002; LEVENT, 2009).

Bu dönem tarım sektörünün de, bir ekonomik refah kaynağı olarak belirginleşmeye başladığı bir dönemdir. Kentin yakın çevresinde bulunan verimli tarım toprakları ve uygun iklim koşullarının yüksek tarımsal üretim için bir temel teşkil etmesi, yıllarla birlikte sayıları ve kapladıkları alanları artan seraların yılın farklı zamanlarında tarımsal ürün çeşitliliğini destekleyen bir olgu olması sebebi ile tarım ekonomik anlamda önemi koruyan bir sektör haline gelmiştir⁶.

1970’li yılların sonu ile birlikte, turizm, gelir ve istihdam olanakları yaratan bir sektör olarak ulusal gündeme girmişse de, bu gelişmenin mekansal odağının Batı Akdeniz kıyıları olması nedeniyle, Mersin bu tarihlerden itibaren turizm altyapısına ilişkin bir gelişmeyi deneyimleyememiş, turizm sektörü bölgesel gelişmeye temel olabilecek bir düzeye gelebilmiştir. Ancak 2000’li yıllar ile birlikte, turizm, yeniden bir yerel kalkınma seçeneği olarak Mersin ekonomik gündemine girmiştir (ERAYDIN, 2002).

Ekonomik yapı üzerine bu kısa değerlendirmenin ortaya koyduğu üzere, Mersin varoluşsal olarak dış ticarete ve lojistik faaliyetlere dayalı bir kettir. Modern limanı, ulusal ağa eklenmeye olanak sağlayan demiryolu bağlantısı

ve güçlü karayolu ulaşım altyapısı, bu faaliyetlerin genel ekonomik yapı içerisindeki varlığını düzenli olarak güçlendirerek devam ettirmesine neden olmuştur. Küreselleşmenin tanımladığı yeni ekonomik bağlam içerisinde, Mersin kentinin sahip olduğu bu ulaşım altyapısı düşünüldüğünde, lojistik faaliyetlerin kentin ekonomik yapısı içerisindeki belirleyici rolünün devam edebileceğini söylemek yanıltıcı olmamaktadır (BABACAN, 2003; LEVENT, 2009).

3. Hizmet Faaliyetlerinin Özgün Bir Bileşimi Olarak Lojistik Sektörü

Lojistik sektörünün Mersin’deki durumu üzerine yapılabilecek birçok çalışma vardır. Bu çalışma, sektörün ekonomik yapı içerisindeki rolünü ekonomik bir perspektiften tartışmak yerine, bu sektörün tarihsel gelişiminin kentsel mekan üzerindeki yansımalarına ve karşılıklarına odaklanma amacı taşımaktadır. Bu çerçevede, görgül çalışmanın birinci kısmında, lojistik sektörünün içerdiği faaliyetleri irdeleyen ve bu faaliyetlerin yer seçimsel karakterlerini ortaya koymaya yönelik genel bir kuramsal çerçeve yer alacaktır. İkinci kısımda, ilk olarak, çözümlemelerde kullanılacak veri tabanı kısaca tanıtılacak, daha sonra veri tabanı üzerinden Mersin’deki lojistik iş hizmetlerine ilişkin genel bir tanımlama yapılacaktır. Bir sonraki aşamada, söz konusu faaliyetlerin zamanda ve mekanda nasıl geliştiği irdelenecek ve betimlenen mekansal durumun, hem ortaya konulan kuramsal çerçeve ile uyumlu olup olmadığı sorgulanacak hem de Mersin kenti mevcut planlama bağlamı içerisinde değerlendirmesi yapılacaktır.

Kuramsal Çerçeve

Kentlerin işlevsel yapısının en temel bileşenleri, ekonomik faaliyet sistemleridir. Açık bir nitelnicel çeşitliliğe sahip bu faaliyet sistemlerinin bileşenleri, kendi rasyonelleri çerçevesinde yer seçimsel davranış sergileyen ve mekansal örüntüler oluşturan ekonomik faaliyetlerdir (BOURNE, 1971). Ekonomik faaliyetlerin mekansal örüntüleri, kentin işleyişini belirli bir düzeye kadar ortaya koyduğu için, bu örüntüler üzerine yapılan çalışmalar, kente müdahale etme amacındaki şehir plancılara önemli bir bilgi temeli sağlamaktadır,

⁶ Mersin Ticaret ve Sanayi Odası (MTSO) Ekonomik Rapor 2000; Mersin Ticaret ve Sanayi Odası (MTSO) Ekonomik Rapor 2007

çünkü kentlerin mevcut durumuna ve geleceğine yönelik anlayışın önemli bir parçasını, bireylerin ve faaliyetlerin konumu ve dağılımı üzerinden irdelemek mümkün olabilmektedir (GOTTMANN, 1983).

Genellikle kompleks ve karmaşık bir yapı sergileyen ekonomik faaliyet sistemleri ve bu faaliyetlerin mekansal örüntülerini anlamamanın birinci adımında, faaliyet sistemlerin açıkça ortaya konulması bulunmaktadır. Bu durum, ekonomik faaliyetlerin sınıflandırılmasına ilişkin sorunsal alan ile yüzleşmeyi gerektirmektedir (LEVENT, 2007).

Ekonomik faaliyetlerin sınıflandırılma çabaları, 1930'lu yıllarda, FISHER (1935) ve CLARK (1940) tarafından yapılan çalışmalara dayanmaktadır. Bu çalışmalarda, ekonomik faaliyetler temel olarak üçe ayırmaktadır. Birinci grupta, çıkarmaya yönelik olan (ekstraktif) tarım, ormanlık, madencilik gibi faaliyetler bulunmaktadır. Bu faaliyetler, genellikle, kentsel olmayan alanlarda ve kentlerin çeperlerinde konumlanmıştır. İkinci grupta, her türlü üretici faaliyetler bulunmaktadır. Hammaddeleri işleyerek somut ürünlere dönüştüren bu faaliyetler, ihtiyaç duydukları özel teknik altyapılar nedeniyle, genellikle kent içerisinde sanayi bölgeleri ve sanayi siteleri içerisinde yer seçmektedirler. Üstelik bu alanlarda, birbirine yakın olmadan kaynaklanan avantajları da kullanabilmektedirler. Kalan tüm faaliyetler, üçüncü gruba, yani hizmet faaliyetleri grubunu, oluşturmaktadır. Bu sektör, perakende ve toptan ticaret, inşaat, ulaştırma ve depolama, iletişim, finans ve yönetim işlevleri, danışmanlık, tasarım, reklam gibi her türlü üretici ve tüketici hizmet faaliyetlerini içermektedir.

Bu grupta yer alan faaliyetlerin mekansal davranış özellikleri, diğer gruptakiler kadar kolay ortaya konulabilecek durumda değildir. Hizmet faaliyetlerinin mekanla kurduğu ilişki, en genel düzlemde, bu faaliyetlerin genel sınıflandırması ile farklılaşmaktadır. Ana hatları ile, tüketici hizmetleri, kentsel mekanda tüketiciye yakın olma isteği ile dağılıma-saçaklanma eğiliminde iken, üretici hizmetleri, merkez alanlarında, özellikle kentsel ölçeğe bağlı olarak ortaya çıkan merkezi iş alanlarında, yığılma eğilimindedir (STEIN, 2002; KELLERMAN, 1985; WALKER, 1985; LEVENT, 2007).

Üretici hizmetlerin merkezi alanlarda yığılma eğilimi, rutin olmayan süreçlere odaklanmış olan bu faaliyetlerin, iş organizasyonlarına özelleşmiş bilgi sağlaması, iş sürecine niteliksel katkı yapması ve bilginin yeniden üretimini ve yeniden organizasyonunu içeren hemen hemen tüm karar verme süreçlerini kapsamaları ile ilişkilidir. Bu özellikleri ile insana bağımlı olan üretici faaliyetler, bu nedenle, benzer konumlarda kümelenme ve bilgi-zengin ve etkileşim-yoğun alanlarda yer seçme eğilimi sergilemektedirler (GOTTMANN, 1976; BRYSON, KEEBLE ve WOOD, 1993) ve bu konum genellikle merkezi iş alanlarıdır.

Üretici hizmetlerin kentsel alanda eşit ya da tesadüfi dağılmadığını, farklı konumların avantaj ve dezavantajlarına göre ussal bir biçimde yer seçim kararı aldıklarını belirten AIROLDI vd. (1997) çalışmalarında, üretici hizmetlerin beş temel yer seçimsel eğilimi olduğunu ortaya koymuştur:

1. Üretici hizmetler, kent merkezlerinde yoğunlaşma eğilimindedirler. Bu yer seçim eğilimi, bir yandan hizmet ettikleri sanayi faaliyetlerinin genel merkezlerine yakın olma istekleri, diğer yandan ise, bu alanlardaki yüksek kentsel rantları karşılayabilme yetileri ile açıklanmaktadır. Bu nedenle, genelde gözlemlenen, merkezden uzaklaştıkça, üretici hizmetlerin yoğunluklarının azalma eğilimine girmesidir.
2. Üretici hizmetler, iş merkezleri, üniversiteler, sanayi bölgeleri gibi ekonomik çekim noktalarının etrafında toplanma eğilimindedir. Bu toplanmanın kuralı, stratejik hizmetlerin daha merkezde, göreceli olarak daha önemsiz hizmetlerin genellikle çeperde konumlanmasıdır.
3. Üretici hizmetler, dinamikleri gereği, kent merkezinde yer alma eğilimindedir. Ancak, bu merkezin doygunluğa ulaşması durumunda, bu faaliyetler merkez dışına çıkma eğilimi göstermektedirler. Bu doygunluk durumu yanında, her kentsel bağlamın, kendine özgü çeken ve iten kuvvetleri bulunmaktadır. Üretici hizmetlerin, yer seçimini tüm bu faktörlerin bileşimi etkilemektedir.
4. Hizmet faaliyetlerinin doğası, arz ve talep arasında yüksek düzeyli bir etkileşimden etkilenmektedir. Bu ikisi arasındaki erişilebilirlik gereksinimi, bu faaliyetlerin ulaşım altyapılarına ve kentlerin erişilebilirlik örüntülerine

uyumlu bir biçimde yer seçmesi sonucunu ortaya çıkarmaktadır.

5. Yapılı çevrenin kalitesi de, hizmet faaliyetlerinin yer seçimini açıklamakta kullanılabilecek bir diğer etmendir. Yapı ve çevre kalitesi yüksek olan bölgeler, bu alanlarda bulunmanın maliyetini karşılayabilecek faaliyetlerdir.

Tüketici hizmetlerinin yer seçimsel niteliklerini anlamak görece daha kolaydır. Bu hizmetler, temel tüketicileri ile güçlü ilişki içerisinde olduklarından, yer seçim kararını bu tüketicilerin konumlarına göre yapma eğilimindedirler. Bu nedenle, genellikle, tüketicilere yakın olmak amacıyla tüm kent yüzeyine yayılmaktadırlar (AGUILERA, 2003; GILLI, 2003).

Ancak inceleme konusu, lojistik sektörünün mekansal irdelemesi olduğunda durum karmaşıklasmaktadır. Lojistik sektörü içerisindeki alt hizmet faaliyetleri, ekonomik coğrafya yazınında önerilen sınıflandırmalara uyan bir yapı sergilemezler. Sektör, birbiri ile benzeşmeyen faaliyetleri kapsamaktadır. Lojistik, yaygın kanının aksine, sadece taşıma, depolama ve elleçleme faaliyetlerini değil, mal ve hizmet tedarikine yönelik planlama, organizasyon, yönetim işlevleri veren iş hizmetlerini de içermektedir. Sektörün bu ayrışık (heterojen) yapısı, mekansal karakteri incelemeyi zorlaştırmakta, aynı zamanda bu tarz incelemeleri yapmayı kaçınılmaz kılmaktadır.

Ayrıca, lojistik sektörü ile ilgili iş hizmetleri, mekanla kurduğu ilişki bakımından, sıradan bir iş hizmeti faaliyetinden farklıdır ve yer seçimine ilişkin farklı eğilimleri vardır. Bir yandan, taşıma, depolama ve elleçleme gibi diğer lojistik faaliyetleri ile kurdukları güçlü hiyerarşik ilişki ve bu faaliyetleri kontrol etme-yönetme durumunda olmaları, aynı bu faaliyetler gibi özelleşmiş ulaşım altyapılarına yakın konumlanma eğilimi yaratmaktadır. Diğer yandan, giderek çeşitlenen ve karmaşılaşan üretim ve tüketim ilişkileri içerisinde faaliyet gösterdiklerinden, ve bu bağlam içerisinde, bilgi üretme ve kullanmanın faaliyetin

devamlılığı açısından önemli olması nedeniyle, bu iş hizmetlerinin yüz yüze ilişkilerin daha yoğun gerçekleşme olasılığının bulunduğu merkez alanlarda konumlanma taleplerini de arttırmaktadır. Çalışmanın görgül kısmı, temel olarak, Mersin kentindeki lojistikle ilgili iş hizmetleri için hangi eğilimin daha baskın olduğu sorusunun yanıtını arayacaktır.

Görgül Çalışma

Bu görgül çalışma, 31 Aralık 2009 tarihi itibarıyla Mersin Ticaret ve Sanayi Odasına üye olan yurtdışı yük ve yolcu taşımacılığı firmaları, deniz taşımacılığı ve destek hizmetleri alanlarında faaliyet gösteren firma bilgileri üzerinden hazırlanan veri tabanı üzerinden gerçekleştirilmiştir⁷. Bir başka deyişle, lojistik sektörünün planlama, organizasyon ve yönetim faaliyetleri ile ilişkili firmaları üzerinden gerçekleştirilmiştir. Faal olan veya terkin işlemi yaptırarak kapanmış olan 739 adet firmanın bilgilerinden oluşan bu veri tabanı, firmanın mahalle düzeyinde konumu, firmanın faaliyete başlama yılı (ve terkin işlemi gören firmalar için kapanma yılı), firma tipi, firmanın şube olup olmadığı ve firmanın bağlı olduğu vergi daireleri üzerinden hazırlanmıştır⁸. Bu veri tabanı üzerinden geliştirecek mekansal çözümlemeler, temel olarak firmaların konumlandığı mahalle düzeyinde konum bilgisi üzerinden gerçekleştirileceğinden, veriler Mersin mahalle haritası ile bağlantılandırılmıştır.

Bu veri tabanı ile gerçekleştirilecek çözümlemelerde ilk amaç, lojistik hizmetlerinin genel niteliklerini ortaya koymak, sonrasında, zamansal ve mekansal gelişimini irdelemektedir. Zamansal gelişim ile kastedilen, lojistik hizmetler ile ilişkili firmalarının, açılma ve kapanmalarının hangi dönemlerde yoğunlaştığının ortaya koyulmasıdır. Mekansal gelişim üzerine inceleme ise, zamansal gelişimin mekandaki karşılığını aramayı, bir başka deyişle, bu faaliyetlerin hangi dönemlerde hangi konumlarda yığılaştığı ya da hangi konumlara dağıldığını ortaya koymak üzerine olacaktır. Mekansal yığılaşma ve dağılma örüntüleri

⁷ Çözümlemeye konu olan veriler, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, internet sitesinden alınmıştır (Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, www.mtso.org.tr, Erişim Tarihi: Aralık, 2009).

⁸ Terkin işlemi gören firma kayıtları çok düzenli olmadığından, bu kategorideki firmalar, tek tek iş konuları kontrol edilerek, veri tabanına dahil edilmiştir. Bu nedenle, terkin işlemi görmüş firmalar, internet sitesindeki açıklanmakta olan firma sayısından daha azdır. Ayrıca ilgili faaliyet alanları bazında, üyeliği askıda olan firma bilgisine ulaşılmamıştır.

ortaya konulduktan sonra, bu örüntüler, Mersin kentinin mevcut planlama bağlamı çerçevesinde irdelenecektir.

Zamansal ve mekansal çözümlemelere geçmeden önce, çözümlemeye konu olacak firmalara ilişkin genel bilgiler faaliyet alanı, faaliyet alanına göre firma tipleri, firma şubeleşme oranları, bağlı bulundukları vergi daireleri, haciz durumları, ortalama faaliyet süreleri üzerinden verilecektir.

Görgül çalışma, toplam 739 firmanın bilgisi üzerinden oluşturulmuştur. Bu firmaların, 479 adedi yurtdışı yük ve yolcu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren firmalar, 260 adedi ise deniz taşımacılığı ve destek hizmetlerini veren firmalardır (Tablo.1). Yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığı hizmetlerini veren firmaların görgül çalışmaya dahil edilmemesinin nedeni, bu firmaların daha çok kargo şirketleri, kent içi nakliyat firmalarını, özel minibüs ve taksi üzerinden gerçekleştirilen taşıma kooperatiflerini ve bölge için önemli olan ve yakın çevredeki kırsal alanlar ile kent hali arasındaki tarım lojistiği gerçekleştiren girişimcilerden oluşması ve uluslararası ölçekte hizmet veren lojistik firmalarından oldukça farklılaşmış yapıda olmalarıdır. Bu faaliyet alanı ile ilgili bir diğer ayırt edici nokta, bu firmaların yer seçiminde daha çok tüketici hizmetler gibi davranması ve bu nedenle kent yüzeyinde ciddi oranlarda dağılmış olmalarıdır.

Bölgenin lojistik kimliği düşünüldüğünde, faaliyet alanları arasında görece dengeli dağılım gözlenmektedir. Ancak firmaların niceliksel dağılımına, faal olma, kapanmış olma veya üyeliğin askıya alınmış olması durumundan yaklaşıldığında, ilgili faaliyet alanlarındaki dağılımın, Mersin Ticaret ve Sanayi Odasının genel dağılımı ile örtüşmediği gözlenmektedir. Çözümlemeye konu olan firmaların yaklaşık %93'ü faal iken (685 adet), sadece %7'si kapanmış firmalardan (54 adet) oluşmaktadır. Ayrıca, üyeliği askıda olan firma bulunmamaktadır. Faaliyet alanında bağımsız olarak ele alındığında, Mersin Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı olan faal 11805 firma, üyeliği askıda olan 8094 firma ve kapanmış 8976 firma bulunmaktadır. Bu firmaların oransal dağılımı, sırasıyla %41, %31 ve %28, çözümlemeye giren firmaların oluşturduğu yapıdan oldukça farklıdır (Tablo.1).

Çözümlemeye dahil olan firmaların yaklaşık %86'sı limited şirkettir. İkinci sırada, anonim şirketler bulunmaktadır. 76 adet anonim şirket, toplam firmaların %10'unu oluşturmaktadır. Dikkate değer en son firma tipi, 24 adet olan, tek şahıs işletmeleridir. Firma tipleri, faaliyet alanına göre değerlendirildiğinde, oranların değiştiği gözlenmektedir. Yurtdışı yük ve yolcu taşımacılığı ile ilgili firmaların yaklaşık %91'i limited şirket ve %7'si anonim şirket iken, deniz taşımacılığı ve

Tablo 1: Firma Sayıları

FAALİYET ALANI	Faal Olanlar		Kapanmış Olanlar (Terkin)		Üyeliği Askıda Olanlar		TOPLAM
	sayı	%	sayı	%	sayı	%	
Yurtdışı Yük ve Yolcu Taşımacılığı	456	95	23	5	0	0	479
Deniz Taşımacılığı ve Destek Hizmetler	229	88	31	12	0	0	260
Tüm Lojistik Firmaları	685	93	54	7	0	0	739
MTSO'ya Kayıtlı Tüm Firmalar	11805	41	8976	31	8094	28	28875

Tablo 2: Firma Tipleri

FAALİYET ALANI	Tek Şahıs İşletmesi	Anonim Şirket	İktisadi İşletme	Kollektif Şirket	Limited Şirket	Bilinmeyenler	TOPLAM
Yurtdışı Yük ve Yolcu Taşımacılığı	5	32	1	1	439	1	479
Deniz Taşımacılığı ve Destek Hizmetler	19	44	0	2	195	0	260
TOPLAM	24	76	1	3	634	1	739

destek hizmetlerinde bu oranlar sırasıyla, %75 ve %17'dir (Tablo.2). Bu durum, deniz taşımacılığı ve destek hizmetlerinin, görece daha büyük ölçekli (şirket kuruluşu için gerekli asgari sermaye büyüklüğü nedeni ile) ve kurumsallaşmış (şirket yönetim biçimindeki farklılık nedeni ile) firmalar tarafından yürütüldüğünü göstermektedir. Deniz taşımacılığı ve destek hizmetler alanında tek şahıs işletmelerinin sayıca ve oranca fazla olması, bu faaliyet alanı içerisinde, görece daha fazla oranda, rutin olmayan ve gizil bilgiye dayanan bazı iş kalemleri olduğunu düşüncesini akla getirmektedir (Tablo.2).

Firmaların merkez veya şube olma durumları, sektöre ilişkin karar verme mekanizmalarının, kentin içinden mi yoksa dışından mı verildiğini ortaya koymanın bir aracıdır. Bir başka deyişle, bu bilgiler sektörün kaderinin yerinden belirlenip belirlenmediğinin bir göstergesi gibidir. Her iki faaliyet alanı bir arada düşünüldüğünde, firmaların %74'ünün merkez, %26'sının şube olduğu göze çarpmaktadır. Yurtdışı yük ve yolcu taşımacılığındaki firmaların %28'i, şube iken, deniz taşımacılığı ve destek hizmetlerdeki firmaların sadece %21'i şubelerden oluşmaktadır. İki değer birbirine yakın olsa da, bu sonuçlar, deniz taşı-

macılığı ve destek hizmetler konusunda Mersin kökenli firmaların faaliyet alanına daha hakim olduğu sonucunu ortaya koymaktadır (Tablo.3).

Firmaların tipleri (merkez ya da şube olup olmadıkları) ve bağlı oldukları vergi daireleri aynı anda incelendiğinde, Mersin'de şube olarak varlığını sürdüren 190 firmanın yaklaşık %29'unun, Mersin kenti dışındaki vergi dairelerine bağlı olduğu gözlenmektedir. Vergi dairesi bilinmeyen firmalarda, bu çerçevede değerlendirildiğinde, bu oran %77'ye çıkmaktadır. Gerçekte bu oran beklenen bir duruma işaret etmektedir. Bir diğer ilginç durum, Mersin dışı vergi dairelerinin 51 adedinin Güneydoğu Anadolu bölgesinde konumlanmış il ve ilçelere ait vergi daireleri olmasıdır. Sadece 2 adet vergi dairesi İstanbul'da, 1 adedi Samsun'da, 1 adedi Hatay'da ve 1 adedi Osmaniye'dedir. Bu durum, lojistik sektörünün temel bağlantılarının Güneydoğu Anadolu, ve dolayısı ile, Ortadoğu ülkeleri olduğu fikrini akla getirmektedir.

Hacizli firmalar, ilgili sektördeki toplam firmaların yaklaşık %3'üne karşılık gelmektedir. Her ne kadar, mutlak sayılar birbirine çok yakın olsa da, yurtdışı yük ve yolcu taşımacılığı ile ilgili firmalarda, hacizli firma oranı yaklaşık %2 iken, deniz taşımacılığı ve destek hizmetler ile ilgili

Tablo 3: Firmaların Şubeleşme Oranları

FAALİYET ALANI	Merkez	Şube	TOPLAM
Yurtdışı Yük ve Yolcu Taşımacılığı	345	134	479
Deniz Taşımacılığı ve Destek Hizmetler	205	55	260
TOPLAM	550	189	739

Tablo 4: Firmaların Bağlı Oldukları Vergi Daireleri

FİRMA TİPİ	Mersin Vergi Daireleri	Mersin Dışı Vergi Daireleri	Vergi Terk	Bilinmeyenler	TOPLAM
Merkez	527	0	4	18	549
Şube	40	56	3	91	190
TOPLAM	567	56	7	109	739

Tablo 5: Hacizli Firmalar

FAALİYET ALANI	Hacizli Firmalar	TOPLAM
Yurtdışı Yük ve Yolcu Taşımacılığı	13	479
Deniz Taşımacılığı ve Destek Hizmetler	10	260
TOPLAM	23	739

Tablo 6: Firma Tiplerine göre Hacizli Firma Sayıları

FİRMA TİPİ	Hacizli Firmalar	TOPLAM
Limited Şirket	21	634
Anonim Şirket	2	76
TOPLAM	23	739

Tablo 7: Firma Açılış Dönemi İtibariyle Hacizli Firma ve Açılan Firma Sayıları

FİRMA AÇILIŞ DÖNEMLERİ	Hacizli Firma	Açılan Firma	Hacizli Firma / Açılan Firma
1980–1984 Dönemi	2	24	0,08
1985–1989 Dönemi	1	34	0,03
1990–1994 Dönemi	1	67	0,01
1995–1999 Dönemi	6	107	0,06
2000–2004 Dönemi	4	164	0,02
2005–2009 Dönemi	7	316	0,02
TOPLAM	21		

Tablo 8: Ortalama Faaliyet Süreleri

FAALİYET ALANI	Ortalama Faaliyet Süresi
Yurtdışı Yük ve Yolcu Taşımacılığı	8,15
faal olanlar	7,77
terkin işlemi görmüş olanlar	15,33
Deniz Taşımacılığı ve Destek Hizmetler	11,48
faal olanlar	11,11
terkin işlemi görmüş olanlar	14,23
Tüm Lojistik Faaliyetleri	9,33
faal olanlar	8,89
terkin işlemi görmüş olanlar	14,98

Tablo 9: Beş Yıllık Dönemler itibariyle ile Açılan-Kapanan Lojistik Firmaları Sayısı

DÖNEMLER	Açılan Firma Sayısı	Oran	Kapanan Firma Sayısı	Oran
1960 Öncesi Dönem	2	0,003		
1960–1964 Dönemi	4	0,005		
1965–1969 Dönemi	3	0,004		
1970–1974 Dönemi	6	0,008		
1975–1979 Dönemi	12	0,016		
1980–1984 Dönemi	24	0,032		
1985–1989 Dönemi	34	0,046	3	0,056
1990–1994 Dönemi	67	0,091	5	0,093
1995–1999 Dönemi	107	0,145	5	0,093
2000–2004 Dönemi	164	0,222	8	0,148
2005–2009 Dönemi	316	0,428	33	0,611
TOPLAM	739	100	54	100

firmalarda bu oran, %4'lere kadar çıkmaktadır (Tablo.5). Hacizli firmalardan 21 adedi limited şirket iken, sadece 2 adet hacizli firma anonim şirkettir. Bu durum, Mersin lojistik hizmetlerinde ölçek olarak daha büyük ve daha fazla kurumsallaşmış olan firmaların, mali olarak daha dayanıklı olduğunun bir göstergesidir (Tablo.6). Hacizli firmalar, açılış dönemlerine göre incelendiğinde ise, mutlak değer olarak hacizli firmaların birbirine yakın değerler aldığı gözlemlenirken, bu dönemlerde açılan firma sayıları dikkate alındığında, iki dönemin ön plana çıktığı gözlenmektedir. Bu dönemlerden birincisi, 1980–1984 dönemidir ve bu dönem itibari ile hacizli firma/açılan firma oranı yaklaşık %8'dir. Bir diğer ayırt edici dönem 1995–1999 dönemidir. Hacizli firma/açılan firma oranının yaklaşık %6'dır. Bu iki döneminde, yapısal ekonomik krizlerin yaşandığı ve devalüasyonların yapıldığı bir dönemler olması, lojistik hizmetlerin krizlere karşı oldukça duyarlı olduğunun bir göstergesidir (Tablo.7).

Ortalama faaliyet süreleri incelendiğinde, deniz taşımacılığı ve destek hizmetlerdeki firmaların daha uzun ömürlü oldukları gözlenmektedir. Bu firmaların ortalama faaliyet süresi, yaklaşık 11,5 yıl iken, bu faaliyet alanında faal olan firmalar 11 yılın biraz üzerinde, terkin işlemi görmüş firmalar 14 yılın üzerinde ortalama faaliyet süresine sahiptir. Yurtdışı yük ve yolcu taşımacılığı yapan firmalarda süreler biraz daha kısadır. Bu faaliyet alanında faal olan firmalar 7,5 yılın üzerinde, terkin işlemi görmüş firmalar ise 15 yılın üzerinde ortalama faaliyet süresine sahiptir. Mersin kentinin varoluş nedenlerinden birisinin iskele ve limanlar olduğu düşünülürse, deniz taşımacılığı ve destek hizmetleri ile ilgili geleneksel faaliyetlerin daha uzun ömürlü olması normal gözlenmektedir (Tablo.8).

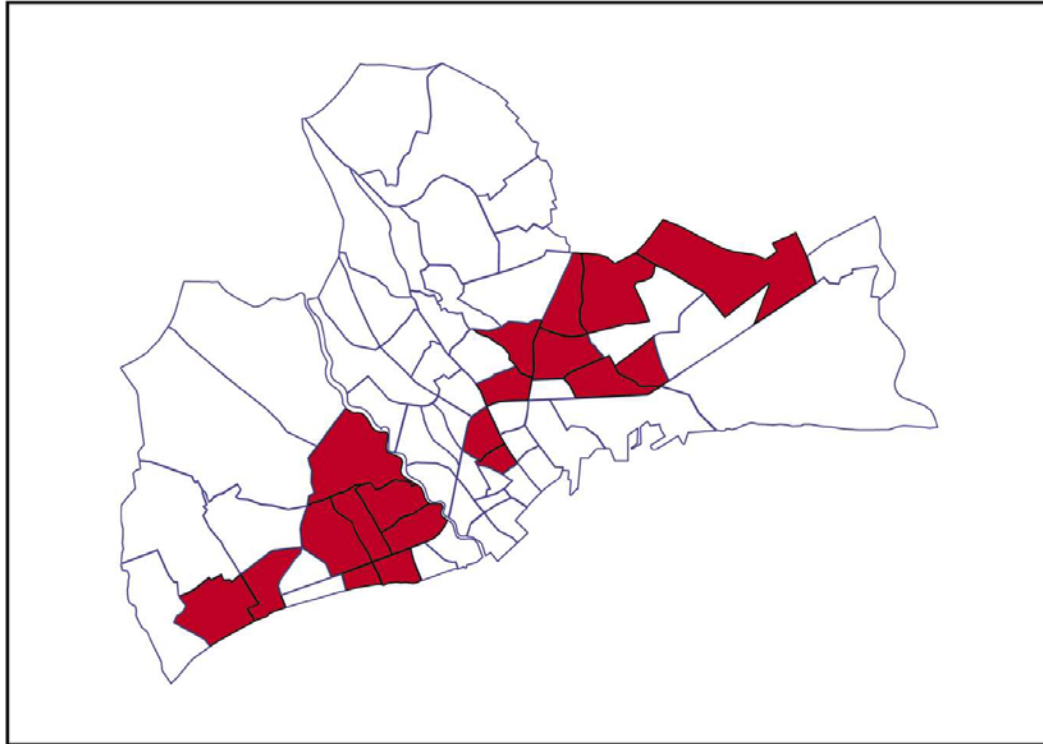
Firmaların zamansal incelemesi, temelde, firma açılış ve kapanışlarının hangi dönemlerde yoğunlaştığı üzerinden yapılmaktadır. Çözümlemeye konu olan faaliyet alanlarındaki firmaların açılma ve kapanma dönemleri dikkate alındığında, firma açılış tarihi açısından, sayısı az da olsa, 1960 yılı öncesine uzanan firmalar olduğu görülmektedir. Modern limanın 1961 yılında faaliyete geçmiş olması, bu firmaları, dikkat çekici örnekler haline getirmektedir. 1980 yılı öncesinde açılan toplam firma sayısı (27 firma) tüm firmaların

yaklaşık %4'ünü oluşturacak kadar az iken, bu tarihten sonra açılan firma sayıları önemli ölçülerde artmaya başlamıştır. Ancak firma açılış dönemleri açısından ayırt edici dönem, son 10 yıllık dönemdir. Bu dönem içerisinde, tüm lojistik hizmet firmalarının %65'i açılmıştır. İlgili sektörlerde firma kapanış tarihi, 1985–1989 dönemi ile başlamaktadır. İlk dört dönemde (1985–1989, 1990–1994, 1995–1999, 2000–2004 dönemleri), 54 firmanın sadece 21 kapanmış iken, son dönem olan 2005–2009 döneminde, kapanan firma sayısı 33'tür ve bu sayı, toplam kapanan firmaların yaklaşık %61'ine karşılık gelmektedir (Tablo.9).

Bu çalışma kapsamında mekansal inceleme, temelde, yurtdışı yük ve yolcu taşımacılığı, deniz taşımacılığı ve destek hizmetler faaliyetlerini yürüten firmaların kentin hangi konumlarında geliştiğini inceleme amacıyla. Ancak, az sayıda firmanın bulunduğu mahalleler (toplam firma sayısının %1'inden daha firmanın konumlandığı mahalleler) çözümleme dışına çıkarılmıştır. Bu kapsamda, tüm firmaların yaklaşık %7'sine karşılık gelen 54 firma çözümleme dışında bırakılmış, bu sayede çözümlemeye konu olan mahalle sayısı önemli ölçülerde azalmıştır (Şema.1). Sayı olarak çok az sayıda firmayı kapsayan mahalleler

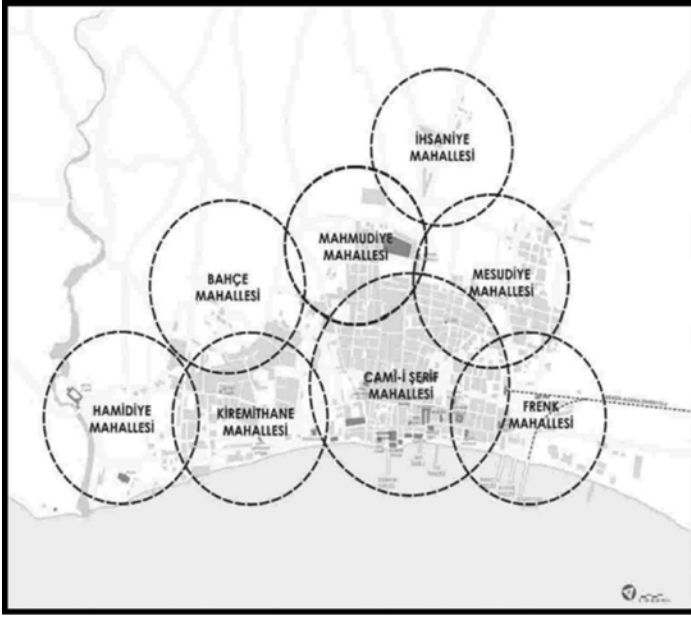
yanında, lojistik hizmetlerin büyük bir kısmını bünyesinde barındıran “Camiîşerif Mahallesi” de çözümleme dışında bırakılmıştır. Bu mahalle, her dönemde, her dönemde lojistik firmaları bünyesinde barındıran bir mahalledir ve 2009 yılı itibarı ile ilgili tüm lojistik firmaların yaklaşık %48'ini içermektedir. Bu durum, bu mahallenin ilgili hizmetlerin temel merkezi olduğu sonucunu ortaya koymaktadır. Bu dışarıda bırakmalar, mahalle sayısını önemli oranlarda azalttığı için, elde edilen mekansallaştırılmış haritanın okunabilirliğini oldukça artırmaktadır.

Lojistik ile ilgili iş hizmetlerinin mekansal dağılımı incelendiğinde, temel mekansal örüntüsünün yığılma üzerinden şekillendiği gözlenmektedir. Mutlak yığılmanın gerçekleştiği mahalle, Camiîşerif mahallesidir. Bu mahallede, toplam 356 adet lojistik hizmet firması bulunmaktadır ve her inceleme dönemi için, bu mahallede bulunan firma sayısı, diğer mahallelerde bulunan firma sayısı toplamından daha fazladır. Yığılmanın çekirdeği olarak da adlandırılabilir bu mahalle, tarihsel kent merkezi içerisinde Uray Caddesinin önemli bir kısmını içermektedir. Bu cadde, Mersin kentinin tarihi iskeleleri ile güçlü mekansal bağları olan bir caddedir. SELVİ ÜNLÜ

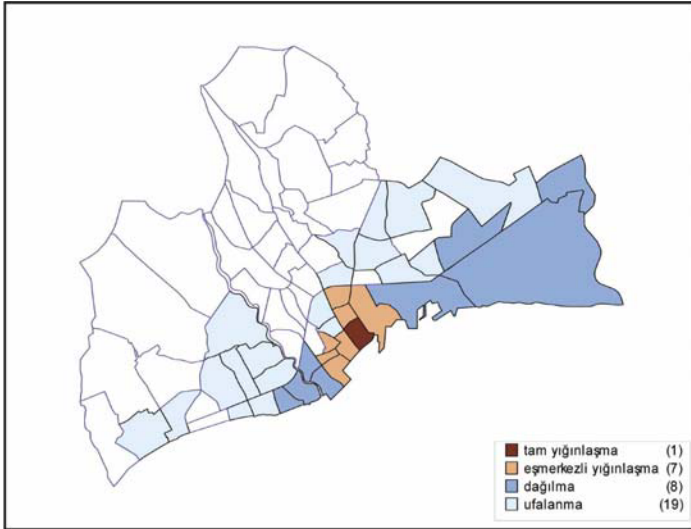


Şema 1: Çözümleme Dışında Bırakılan Mahalleler

(2009, s. 1015) çalışmasında, bu bölgenin, 19. yy. sonundan itibaren kent için önemli olan Gümrük Meydanı, Yoğurt Pazarı ve Hükümet Konağını içerdiğini, ve kentin geometrik merkezinde yer alan bu bölgede, Gümrük Meydanı'nın dış ticaret; Yoğurt Pazarı'nın yerel ticaret ve Hükümet Konağı'nın da yönetim için merkez niteliği taşıdığını belirtmektedir. Camiîşerif mahallesinde lojistik hizmet firmalarının yoğunlaşmış olması, tarihi iskeleler işlevlerini yitirip ortadan kalmış olsalar da, bu iskelelere referans ile yer seçen lojistik hizmetlerin yer değiştirmemiş olduğunun bir kanıtıdır (Tablo.10).



Şema 2: Ondokuzuncu Yüzyılda Mersin'de Mahalleler (Kaynak: SELVİ ÜNLÜ, 2009, s. 1019)



Şema 3: Lojistik Firmalarının Yer seçiminden Kaynaklanan Temel Mekansal Örüntüler

Tablo 10: Çözümlemeye Giren Mahalleler

MAHALLE	TOPLAM FİRMA SAYISI
Mesudiye	27
Yenimahalle	53
Nusretiye	8
Bahçe	16
Çankaya	62
Kiremithane	10
Kültür	35
Turgutreis	9
Hamidiye	12
Üçocuk	22
Pirireis	8
Palmiye	14
Özgürlük	18
Çay	16
Karaduvar	11
Camiîşerif	356
TOPLAM	677

Lojistik ile ilgili iş hizmetlerinin, mutlak yığılma yanında eşmerkezli yığılma örüntüsü sergilediği de görülmektedir. Bu örüntü, faaliyetlerin merkez çekirdeğinde yer almasına da, çekirdekten çok uzaklaşmadıkları düşüncesine dayanmaktadır (SHEARMUR ve ALVERGNE, 2002). Camiîşerif mahallesinin hemen yakın çevresinde yer alan, Kültür, Kiremithane, Bahçe, Çankaya, Yenimahalle, Mesudiye ve Nusretiye mahalleleri bu örüntüye konu olan mahallelerdir ve bu mahallelerde toplam 201 adet firmanın yer seçtiği gözlenmektedir. Bu mahallelerin 19 yy.da oluşması ve günümüzde kentin tarihsel merkezinin bu mahalleler üzerinde konumlanıyor olması lojistik ile ilgili iş hizmetlerinin merkezi iş alanının dışına çıkma eğilimlerinin çok güçlü olmadığının bir göstergesidir (Şema.2; Tablo.10).

Ancak bu yığılma örüntüleri yanında, lojistik hizmet faaliyetlerin kısmen de olsa, dağılma (structured dispersion) ve ufalanma (scatteration) eğilimi sergilediği ileri sürülebilmektedir. Yığılma alanının hem batısında hem de doğusunda ilgili firmaların dağıldığı mahalleler bulunmaktadır. Batıdaki mahalleler Turgutreis, Hamidiye, Pirireis ve Palmiye mahalleleridir. Görece sınırlı büyüklükte bir alan tanımlayan bu mahalleler, 43 adet firmayı bünyesinde barındırmaktadır. Yığılma alanının doğusunda, Tarsus yolu boyunca konumlanmış olan Üçocuk, Karaduvar,

Özgürlük ve Çay mahalleleri sayı olarak daha fazla firmayı (67 firma) içerse de, çok daha geniş bir alanı kapsamaktadırlar. Çözümleme dışında bırakılan mahalleler ise, bir anlamda, ufalanmanın gözlemlendiği mahallelerdir, çünkü toplam 62 firma, belediye sınırları içerisindeki 19 mahalle ve büyükşehir belediye sınırlarına komşu 5 belediyeye dağılmıştır ve her yerleşme başına ortalama 2,6 lojistik hizmet firması düşmektedir.

Az sayıda mahalle üzerinden çözümleme yapmaya olanak sağlayan mahalleleri dışarıda bırakma süreci, benzer bir biçimde, on yıllık zaman dilimlerini kapsayan inceleme dönemleri için gerçekleştirilmiştir. 1960 öncesi ve 1960–1969 dönemleri, toplamda sadece 9 firmayı içerdiğinden (toplam firma sayısının %1’inden daha firmanın yer aldığı dönemler) çözümleme dışında bırakılmıştır. Elde edilecek haritaların okunabilirliğini arttıran bu dışarıda bırakma süreci sonunda, elde edilen çapraz tablo aşağıdaki gibidir (Tablo.11).

Bu çapraz tablo, Mersin’de lojistik hizmet firmaları ile ilgili olarak zamansal ve mekansal bilgileri aynı anda değerlendirmeye olanak sağlamaktadır. Bu değerlendirmeyi ortaya koyabilmek için müttekabiliyet analizi (correspondence analysis) kullanılmıştır. Bu analiz tekniği, temel olarak, kompleks veri setlerini analiz etmek için geliştirilmiş; çapraz tabloların satır ve sütunları arasındaki ilişkilerin üzerinden veriyi görselleştiren ve veri setindeki dağılımlar üzerinde herhangi bir varsayımda bulunmadan veri setinin haritasını üretmeye olanak sağlayan bir tekniktir (DE NOOY, 2003; GREENACRE ve BLASIUS, 1994; GREENACRE, 1993). Konvansiyonel tekniklerle elde edilen haritalar ile genel olarak uyumlu, ancak onlardan daha okunaklı haritalar üreten bu teknik her ne kadar yoğunlaşma ölçen bir teknik olmasa da, mekansal veriler üzerinden üretilmiş çapraz tablolarda satırlar ve sütunlar arasındaki karşılıklılığın ve ilişkilerin doğasını

çok net olarak ortaya koyabiliyor olması, çalışmanın bu kısmında, kullanılmasının temel nedeni olmuştur⁹.

Mahalleler ile dönemleri eşleştirmeye, ilişkilendirmeye olanak sağlayan bu teknik, lojistik hizmetlerin mekansallığı üzerine daha rafine açıklama yapmayı olanaklı kılmaktadır. İlk olarak müttekabiliyet analizi, daha sonra kümeleme analizi sonrasında elde edilen sonuç aşağıdaki gibidir (Tablo.12).

Tablo 11: Çözümlemeye Giren Mahalleler ve Dönemler

MAHALLE	1970-1979 dönemi	1980-1989 dönemi	1990-1999 dönemi	2000-2009 dönemi	TOPLAM
Mesudiye	0	2	5	20	27
Yenimahalle	1	3	14	35	53
Nusretiye	0	1	0	7	8
Bahçe	1	0	5	10	16
Çankaya	2	5	21	34	62
Kiremithane	2	1	1	6	10
Kültür	1	5	2	27	35
Turgutreis	0	1	3	5	9
Hamidiye	1	0	1	10	12
Üçocuk	1	1	10	10	22
Pirireis	0	0	3	5	8
Palmiye	0	3	4	7	14
Özgürlük	0	2	5	11	18
Çay	0	0	6	10	16
Karaduvar	0	0	1	10	11
TOPLAM	9	24	81	207	321

Tablo 12: Müttekabiliyet ve Kümeleme Analizi Sonuçları

Kategori	Dönem	Mahalleler
1	1970 öncesi	Camiişerif
2	1970–1979 dönemi	Kiremithane
3	1980–1989 dönemi	Palmiye
4	1990–1999 dönemi ¹⁰	Çankaya, Bahçe, Turgutreis, Pirireis, Çay, Üçocuk, Özgürlük,
5	2000–2009 dönemi ¹¹	Kültür, Hamidiye, Yenimahalle, Mesudiye, Nusretiye, Karaduvar, Bahçe

⁹ Bu çerçevede sınırlı sayıda mahalle (15 mahalle) ve firma açılış dönemi (4 dönem) için bir çapraz tablo üretilmiş ve müttekabiliyet analizi bu çapraz tablo üzerinden gerçekleştirilmiştir. Müttekabiliyet analizinde, temsil gücü yüksek çözüm için 3 boyutun kullanılmış, mesafe ölçüsü olarak ki kare tercih edilmiş, standartlaştırma yöntemi olarak hem sıra hem de sütun ortalamalarının çözümlemeye çıkarılmış ve normalleştirme yöntemi olarak simetrik normalleştirme kullanılmıştır. Daha sonra, dağılım diyagramları (scatterplot) üzerinde mahalle ve dönemlerin koordinatları hiyerarşik kümeleme analizine tabi tutulmuştur. Bu kümeleme analizinde ise, Ward Bağlantısı ve ölçü olarak Öklid mesafesi kullanılmıştır.

¹⁰ 1990-1999 Döneminin en fazla öne çıkan mahallesi Üçocuk mahallesidir.

¹¹ 2000-2009 Döneminin en fazla öne çıkan mahalleleri Yenimahalle ve Mesudiye mahalleleridir.

Daha öncede belirtildiği üzere, lojistik ile ilgili iş hizmetlerinin çekirdeği olan Camiişerif mahallesi, 1970 yılına kadar da, bu faaliyetler ile eşleşen en önemli mahalledir. Camiişerif mahallesi, bu dönem içerisinde toplam faaliyetlerin %22'sini içermektedir (Şema.4).

1970–1979 dönemi, söz konusu faaliyetlerin, Camiişerif mahallesi dışında da, gelişmeye başladığı dönem olmuştur. Kiremithane mahallesi, lojistik hizmetlerin Camiişerif mahallesinden sonra en fazla geliştiği mahalledir. Kiremithane mahallesinin 19. yy. sonunda ve 20. yy. başında, Camiişerif mahallesi ile komşu olması, Kiremithane mahallesinin lojistik hizmetlerin eşmerkezli yayılmasına konu olduğunu düşündürmektedir (Şema.2; Şema.4).

1980–1989 döneminde, lojistik hizmetler, batı yönünde bir sıçrama sergilemiş ve Müftü deresinin batısında gelişmeye başlamıştır. Bu dönemde, ilgili faaliyetlerin mutlak sayı açısından gelişiminde, öncelikle Camiişerif mahallesi, sonrasında Kiremithane, Kültür ve Çankaya mahalleleri gözlemlense de, mütakabiliyet analizinin mahalle-dönem eşleştirmesinde öne çıkan mahalle, Palmiye mahallesi olmuştur.

Bu dönemde, lojistik hizmetlerin batı yönünde yayılması, kentin gelişme yönü ile uyumlu olsa da, bu gelişme eksenini, söz konusu iş hizmetlerinin, limanda konumlanan taşıma, depolama ve elleçleme faaliyetleri ile kurulması gerekli bağların zayıflaması anlamına gelmektedir (Şema.4).

1990–1999 dönemi, lojistik ile ilgili iş hizmetlerinin birçok mahallede gelişmeye başladığı bir dönem olmuştur. Mütakabiliyet ve kümeleme analizleri sonuçlarına göre, bu dönem, batıdan doğuya sırasıyla, Pirireis, Turgutreis, Çankaya, Üçocuk, Özgürlük ve Çay mahalleleri ile eşleşmektedir. Ancak en güçlü eşleşme, limanın kuzeyinde ve Serbest Bölgenin batısında yer alan Üçocuk mahallesi ile kurulan eşleşmedir ve bu durum, lojistik ile ilgili iş hizmetlerinin, kentin doğusunda ve limanın hemen kuzeyinde gelişmeye başladığına işaret etmektedir (Şema.4; Şema.5).

2000–2009 dönemi, bir önceki dönem gibi, birçok mahallenin öne çıktığı dönem olmuştur. Bu dönem ile eşleşen mahalleler, Hamidiye, Kültür, Bahçe, Yenimahalle, Mesudiye, Nusretiye ve Karaduvar mahalleleri olsa da, en güçlü eşleşme, Camiişerif mahallesinin doğusunda ve



Şema 4: Merkezi İş Alanında Lojistik Firmalarının Gelişimi¹²
“Şema.4 üzerindeki rakamlar, Tablo.12’deki kategoriler ile örtüşmektedir.”

¹² Uydu fotoğrafı, Google Earth programından elde edilmiştir.

kuzeyinde konumlanmış olan Yenimahalle ve Mesudiye mahalleleridir. Bu iki mahalle, bu dönemde açılan firmaların yaklaşık %11'inin konumlandığı mahallelerdir (Şema.4; Şema.5).

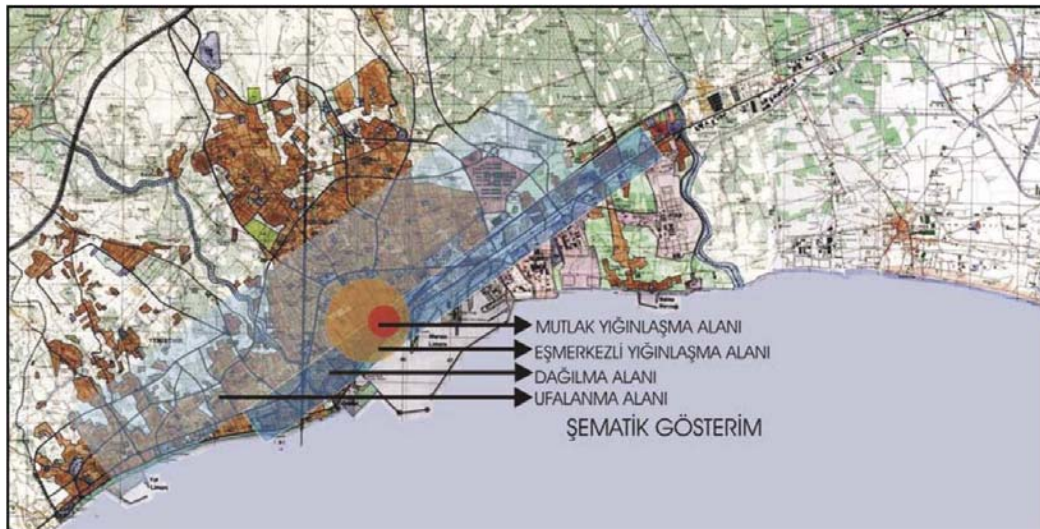
Bu çözümler sonunda, lojistik sektörü ile ilgili iş hizmetlerinin mekansallığı ana hatları ile ortaya konulmak istenirse, bu faaliyetlerin;

1. merkezi iş alanı içerisinde, özellikle tarihsel merkez olarak tanımlanan alanda, yığılaştığı gözlenmektedir. Bu yığılaştmanın arka planında, alanın erişilebilirliğinin yüksek olması ve yapı çevrenin faaliyetlerin taleplerine yanıt verebilmesi bulunmaktadır.
2. sergilediği iki baskın mekansal örüntü, tam yığılaşma ve eşmerkezli yığılaşmadır. Tam yığılaştmanın çekirdeği Camiîşerif Mahallesi (toplam firmaların %48'ini içermektedir), eşmerkezli yığılaştmanın yönelimi ise, bu mahallenin yakın çevresinde yoğunlaşmış olan Turgutreis, Hamidiye, Kültür, Kiremithane, Bahçe, Çankaya, Yenimahalle, Mesudiye, Nusretiye mahalleleridir (bu 9 mahalle, toplam firmaların %30'unu içermektedir).
3. dağılma-ufalanma eğilimleri oldukça düşüktür. Toplam firmaların %15'i, merkezi iş alanının doğusunda ve batısında konumlanmış 8 mahalleye dağılarak bir dağılma örüntüsü; %7'si ise, belediye sınırları içerisindeki 19 mahalle ve büyükşehir belediye sınırlarına komşu 5 belediyeye dağılarak ufalanma örüntüsü sergilemektedirler.

Lojistik İle İlgili İş Hizmetlerinin Mersin Planlama Bağlamı İçerisinde Değerlendirilmesi

Mersin kenti bağlamında, lojistik ile ilgili iş hizmetleri, tarihsel olarak, iskeleler ile güçlü ilişki içerisinde bulunan Uray caddesi boyunca konumlanmıştır. Bu firmaların iskelelere yakın olmaları, iskeleler üzerinden gerçekleştirilen taşıma, depolama ve elleçleme faaliyetlerin yönetilmesi, organize edilmesi ve denetlenmesi aşamasında, iş hizmetlerine avantaj sağlamasıdır. Ancak, zaman içerisinde, tarihi iskelelerin ortadan kalkması ve modern limanın yapılması, bu faaliyetlerin, iskeleler ile kurduğu simbiyotik ilişkinin bozulmasına neden olmuştur, bu ilişkiler modern liman ile de kurulmamıştır. Bunun temel nedeni, modern limanın yakın çevresinde, bu faaliyetlerin yer seçeceği bir fiziksel dokunun bulunmamasıdır. Bu bağlamda, tarihsel olarak iskelelerin arkasında yer seçmiş olan bu hizmetler, modern limanın yapılmasından sonra merkezi iş alanının çekirdeğini oluşturan bu alanı terk etmemiştir.

Ancak, bu durum, lojistik hizmetlerin planlama açısından bir sorun teşkil etmediği anlamına gelmez. Bu faaliyetler ile ilgili en temel planlama problemi, gelecekte lojistik sektörünün gelişmesi ile birlikte, bu hizmet faaliyetlerinin hangi konumlarda gelişeceğine karar vermektir. Bu faaliyetlerin, piyasa mekanizmalarının yönlendirmesi ile merkezi iş alanında mı gelişeceği, yoksa mevcut eğilimler ile uyumlu olmayan bir



Şema 5: Lojistik ile ilgili Faaliyetlerin Kentsel Düzlemde Gelişmesi



Fotoğraf 1: Metropol Binası¹³



Fotoğraf 2a, 2b¹⁴: Liman Arkasındaki Alanlar

biçimde, kısa erimde gerçekleştirilmek istenen lojistik merkezde mi gelişeceği, ya da başka alternatiflerin olup olmadığı soruları üzerinde dikkatle durulması gereken konulardır. Çünkü lojistik sektörünün dağınık yapılanması, mekansal planlama açısından öngörülebilirliği azaltan bir etmendir. (BAMYACI ve TANYAŞ, 2009)

Mersin, planlama tarihi içerisinde lojistik hizmetlerin, merkez iş alanında geliştirilmesine yönelik politikalar izlemiştir. Bu politikaların odağında, 1992 yılında yapımı tanımlanan, Mahmudiye mahallesi üzerinde konumlanmış olan ve bir dönem için, Türkiye'nin en uzun binası olan Metropol binası bulunmaktadır. Bu bina, fikir olarak ortaya konulduğu andan itibaren, lojistik ile ilgili iş hizmetlerinin konumlanabileceği ve kent merkezinin gelişimi üzerinde etkili olabileceği düşünülen bir bina olmuştur. Bu sayede, merkezi iş alanında yığılmış ilgili faaliyetlere yeni bir gelişme odağı yaratılmak istenmiştir. Ancak, bu düşünceler hayata geçememiştir. Bu sürecin bir nedeni, binanın yapımının tamamlandığı dönemin, Ortadoğu'da yaşanan siyasi krizlerden lojistik sektörünün olumsuz etkilenmesi iken, bir diğer neden, kentsel bağlam içerisinde bu binanın merkez gelişim yönünün dışında kalmasıdır (Fotoğraf.1).

Lojistik hizmetlerin gelişimi açısından bir diğer önemli konu, kurulması planlanan lojistik merkezdir. Lojistik merkez öngörüsü, bu sektörün verimli çalışabilmesi ve neden olduğu sorunların çözümü için, kümelenmeyi başarmayı amaçlayan bir yaklaşım olmasıdır (Bamyacı ve Tanyaş, 2009). Ancak lojistik ile ilgili hemen hemen tüm çalışmalarda, bu sektörün sadece taşıma, depolama ve elleçlemeden ibaret olmadığı, planlama, yönetim ve organizasyon işlevi sunan bazı iş hizmeti faaliyetlerini de içerdiği ortaya koyulsa da, lojistik merkez önerisi temel olarak, ulaştırma-depolama faaliyetlerine odaklanmış gözükmektedir. Lojistik merkez konusu, salt farklı ulaşım türlerinin bütünleştirilmesi (entegre edilmesi), depolama, ve tır parklarının önerilmesi ile çözülebilecek bir konu değildir. Bu merkezlerde, planlayan, organize eden ve yöneten birimlerinde, yer alması gerekmekte, bu faaliyetler için lojistik merkezle-

¹³ Mersin Metropol Binası, http://www.mersin.gov.tr/pic_display.asp?id=169, Erişim Tarihi: Ocak, 2010

¹⁴ Kişisel Arşiv

rin bir kısmının “iş bölgesi” olarak tasarlanması ise uygun gözükmemektedir. Her ne kadar, lojistik ile ilgili iş hizmetleri, merkezi iş alanlarında yoğunlaşsa da, bu iş bölgesinin düşünülmemesi durumunda, lojistik merkezin yakın çevresinde lojistik hizmetlerden kaynaklanan gelişme talepleri olması muhtemeldir.

Lojistik merkez kadar önemli bir diğer konu, limana arkasındaki alanın dönüşmeye ve işlevsizleşmeye başlamasıdır. Yerel planlama çevrelerinde, lojistik sektörü için kritik önemdeki bu alanın, depolama faaliyetleri için ayrılması konusu tartışılmaktadır. Ancak, bu alanın planlanması aşamasında, lojistik ile ilgili iş hizmetlerini de dikkatle ele alması yerinde olacaktır (Fotoğraf.2a,2b).

4. Sonuç

Lojistik sektörü, doğası gereği çok sayıda hizmet faaliyetini bünyesinde barındırmaktadır. Sektör, bir yandan taşıma, depolama, elleçleme gibi ulaşım altyapılarına bağımlı ve ulaşım altyapı odaklarında yoğunlaşma eğiliminde olan faaliyetleri içerirken, diğer yandan farklı yer seçimsel karakteri olan ve planlama, organizasyon ve yönetim işlevlerini yürüten iş hizmetlerini kapsamaktadır. Rutin olmayan görevleri yerine getiren ve kişiye bağımlı olarak işleyen bu iş hizmeti faaliyetleri, genellikle merkezi iş alanları ve/veya merkez odaklarında yer seçme eğilimindedir.

Sektörün bu ikili yapısı, yer seçimsel niteliklerini kapsamlı bir çerçeve içerisinde ortaya koymak açısından dezavantajlı bir durum yaratmakta ve sektörün mekansal örgütlenmesini anlamak-açıklamak oldukça zor hale gelmektedir. Bu nedenle, çalışma, sektörün bu ikili yapısı içerisinde, iş hizmetleri işlevlerini sürdüren faaliyetlere yoğunlaşmış ve taşıma, depolama ve elleçleme gibi faaliyetleri çözümleme dışında bırakmıştır.

Gerçekte, sınırlı sayıda hizmet faaliyeti üzerinden gerçekleştirilen mekansal çözümlemeler, gerçek dünyayı tam olarak temsil edememektedir. Çünkü bu tarz işlevsel yalıtımlar, faaliyetlerin diğer başka faaliyet sistemleri ile kurdukları ilişkileri anlamayı imkansızlaştırmaktadır. Ancak gerçeği temsil düzeyinin zayıf olması, bu tarz çözümlemelerin yapılması önünde bir engel değildir. Aksine, gerçek dünyaya ilişkin yeni soru setle-

rinin oluşturulması açısından bu çözümlemeler kritik önemdedirler.

Mersin kentinde lojistik ile ilgili iş hizmetlerinin mekansal örüntülerini, tarihsel bir perspektif içerisinde ortaya koymuş olan bu çalışmanın temel sonuçlarından birisi, lojistik sektörünün salt taşıma, depolama ve elleçleme faaliyetlerinden ibaret olmadığı, bu sektörün önemli bir parçasının da, lojistik ile ilgili iş hizmetleri olduğudur.

Bu hizmetler, Mersin bağlamında, temel olarak merkezi iş alanında yoğunlaşmıştır. Bu yoğunlaşmanın çekirdeği, Camiîşerif mahallesidir. Bu mahalle çevresinde, eşmerkezli yoğunlaşmaya konu olan Turgutreis, Hamidiye, Kültür, Kiremithane, Bahçe, Çankaya, Yenimahalle, Mesudiye, Nusretiye mahalleleri bulunmaktadır. İlgili faaliyetler açısından dağılım ve ufalanma eğilimleri de çok güçlü değildir. Her ne kadar tüm lojistik sektörünü ifade etmese de, lojistik üzerine yapılacak bir planlama çalışması bu örüntüleri dikkate almalıdır.

Ulaştırma ve depolama faaliyetleri özel ulaşım altyapılarına çok fazla bağımlı olduğu halde, lojistik ile ilgili iş hizmetleri, yer seçim kararını bu ulaşım altyapılarından bağımsız olarak almaktadırlar. Hastanelerin yakınlarında yoğunlaşma eğilimine giren eczaneler ya da adliyelerin yakınlarında yoğunlaşan avukatlık ve hukuk büroları ile örneklenebilecek ve yer seçim kararını etkileyen simbiyotik ilişkiler, Mersin bağlamında söz konusu iş hizmetleri ve liman, demiryolu istasyonu gibi önemli ulaşım düğüm noktaları arasında gözlenmemektedir.

Mersin kentinin mevcut mekansal bağlamı içerisinde, lojistik sektörü kısmen de olsa, dağınık bir biçimde gelişmektedir. Ancak bu dağınıklığı ortadan kaldıracabilecek tek strateji, lojistik merkez öngörüsü olmamalıdır. Lojistik sektörü için gerekli olan, lojistik merkez öngörüsünün yapıldığı bir sektörel planlama çalışması değil, kenti ve bölgeyi bir bütün olarak ele alan kapsamlı bir planlama çalışmasıdır.

Kaynakça

Aguilera A. (2003), “Service Relationship, Market Area and Metropolitan Location of Business Services”, The Service Industries Journal, cilt: 23, sayı: 1, s. 43-58

- Airoidi, A., Janetti, G. B., Gambardella, A. and Senn, L. (1997), "The Impact of Urban Structure on the Location of Producer Services", *The Service Industries Journal*, cilt: 17, sayı: 1, s. 91-114
- Alpsoy, Ş. (2005), "Varlık Vergisi ve İçel'de Etkileri", *Tarih İçinde Mersin: Kollokyum II*, Mersin: Mersin Üniversitesi Yayınları No:14, s.125-8
- Babacan, M. (2003), "Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu", *Ege Akademik Bakış*, cilt: 3, sayı: 1-2, s. 8-15
- Bamyacı, M. ve Tanyaş, M. (2009), "Organize Lojistik Bölgesi Yer Seçimi Problemi için Birçok Ölçütlü Karar Verme Modeli; AHP-SAW", *Mersin Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Mersin, s.1217-30
- Bartoli, H. (2000), *Rethinking Development: Putting an End to Poverty*, Unesco, Economics, Paris
- Bourne, L. S. (der) (1971), *Internal Structure of the City: Readings on Space and Environment*, Oxford University Press, New York, US
- Bryson, J., Keeble, D. ve Wood, P. (1993), "The Creation, Location and Growth of Small Business Service Firms in the United Kingdom", *The Service Industries Journal*, cilt: 13, sayı: 2, s.118-131
- Clark, C. (1940), *The Conditions of Economic Progress*, Macmillan, London.
- Demir, H. ve Şahin, A. (2009), "İlkçağdan Günümüze Mersin Limanı", *Mersin Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Mersin, s.1165-73
- de Nooy, W. (2003), "Fields and Networks: Correspondence Analysis and Social Network Analysis in the Framework of Field Theory", *Poetics*, cilt: 31, sayı: 5, s. 305-27
- Durak, S. (2009), "1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve Mersin Limanı", *Tarih İçinde Mersin: Kollokyum III*, Mersin: Mersin Üniversitesi Yayınları No:14, s.110-20
- Eraydın, A. (2002), "A Gateway Region That Looks For New Opportunities In Economic Development: The Assets And Problems Of The Region And The City of Mersin", *The Problems of Urban Growth: Preserving While Developing*, Mersin: Mimarlık Fakültesi Yayınları No: 1, s. 12-23
- Eraydın, A. (1992), *Post-fordizm ve Değişen Mekansal Öncelikler*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Matbaası, Ankara
- Fisher, A. C. B. (1935), *The Clash of Progress and Security*, Macmillan, London
- Gilli, F. (2003), "Why is Central Paris losing jobs?", paper presented in 43rd Congress of the European Regional Science Association, Jyväskylä
- Gottmann, J. (1983), *The Coming of the Transactional City*, University of Maryland - Institute for Urban Studies, College Park
- Greenacre, M. J. (1993), *Correspondence Analysis in Practice*, Academic Press Ltd, London
- Greenacre, M. J. And Blasius, J. (der.) (1994), *Correspondence Analysis in the Social Sciences*, Academic Press Ltd., London
- Güler, M. Ve Kumbur, H. (2009), "Mersin Uluslararası Lojistik Merkezinin Kent Ekonomi ve Çevre Sorunlarının Çözümüne Katkısı ", *Mersin Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Mersin, s.1263-9
- Habermas, J. (2002), *Küreselleşme ve Milli Devletlerin Akibeti (Siyasal Denemeler)*, Bakış Yayınları, İstanbul
- Kara, M. (2005), "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Mersin Limanı'nın Gelişimi", *Tarih İçinde Mersin: Kollokyum II*, Mersin: Mersin Üniversitesi Yayınları No:14, s.130-5
- Kellerman, A. (1985), "The Evolution of Service Economies: A Geographical Perspective", *The Professional Geographer*, cilt: 37, sayı: 2, s. 133-43
- Levent, T. (2007), *The Spatial Organization of Service Activities in Ankara*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara
- Levent, T. (2009), "1980'lerden 2000'lere Mersin Ekonomik Yapısındaki Değişmeler", *Mersin Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Mersin, s.1111-29
- Selvi Ünlü, T. (2009), "Ondokuzuncu Yüzyılda Mersin'in Kentsel Gelişimi", *Mersin Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Mersin, s.1002-25
- Shearmur, R. ve Alvergne, C. (2002), "Intrametropolitan Patterns of High-Order Business Service Location: A Comparative Study of Seventeen Sectors in Ile-de-France", *Urban Studies*, cilt: 39, sayı: 7, s. 1143-63
- Stein, R. (2002), "Producer Services, Transaction Activities and Cities: Rethinking Occupational Categories in Economic Geography", in *European Planning Studies*, cilt: 10, sayı: 6, s. 723-43
- Şengül, T. (1998), "Siyaset ve Mekansal Ölçek Sorunu: Yerelci Stratejilerin bir Eleştirisi"

Tonak E. A. (der.), Küreselleşme, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara, s.111-58

Tickell, A. ve Peck, J. A. (1992), "Accumulation, Regulation and the Geographies of Post-Fordism: Missing Links in Regulationist Research", Progress in Human Geography, cilt: 16, sayı: 2, s. 190-218

Torun, M. (2009), "Mersin İli'nin Lojistik Sektöründeki Mevcut Durumu ve Kısa Mesafeli Deniz Yolu Taşımacılığı", Mersin Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Mersin, s.1174-216

Turaboğlu, T. T., Ekiz, D. ve Karaoğlu, M. (2009), "Kentsel Lojistik Merkez Olma Yolundaki Mersin'de Lojistik Ar-Ge Altyapısının Oluşturulması", Mersin Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Mersin, s.986-1001

Türel, A. (2002), "Housing And Housing Industry In Mersin", The Problems of Urban Growth: Preserving While Developing, Mersin: Mimarlık Fakültesi Yayınları No: 1, s. 1-11

Ünlü, T. (2009), "Mersin Tarihi Kent Merkezinin Biçimlenmesinde Dönüm Noktası: İller Bankası Planı", Mersin Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Mersin, s.1002-25

Walker, R.A. (1985), "Is there a service economy? The changing capitalist division of Labour", Science and Society, cilt. 49, sayı: 1, s. 42-83

Yıldız, M. Z. (2009), "Kasabadan Büyük Kente Mersin'in Kentsel Gelişimini Belirleyen Faktörler", Mersin Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Mersin, s.972-85