

Yayın Geliş Tarihi: 06.07.2015
Yayına Kabul Tarihi : 25.11.2015
Online Yayın Tarihi: 24.12.2015
DOI: 10.18613/deudfd.24333

Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt:7 Sayı:2 Yıl:2015 Sayfa:258-287
ISSN:1308-9161

BÖLGESEL ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK PROBLEMİNE BELGESEL BAKIŞ: “MERSİN ÖRNEĞİ”

**Esat KOÇAK¹
Hakkı KİŞİ²**

ÖZET

Ulusal ve yerel seviyede uygulanan dış ticaret, lojistik ve ulaştırma politikalarının etkilerini belirlemek, takip eden politika uygulamalarının daha isabetli gerçekleştirilmesi açısından önem taşımaktadır. Bu bakış açısı ile araştırmada; Mersin kenti örnekleme üzerinden, uygulanan söz konusu politikaların tarihsel bir süreçte etkileri, sonuçları ile sorun alanları ‘Belge İncelemesi’ veri toplama tekniği ile toplanan verilerin analizi ile belirlenmiştir. Mevzuat düzenlemeleri ile bürokrasi uygulamalarının basitleştirilmesi, eşgüdüm ve örgütlenmenin geliştirilmesi ile istikrarın devamı beklentisi çok yüksek bir frekansla ön sırada yer almaktadır. Elde edilen bulguların benzer hedeflere ulaşma yönünde politikalar uygulayan bölgeler için de örnek oluşturabileceği varsayılmıştır.

***Anahtar Kelimeler:** Ulaştırma politikası, lojistik, belge incelemesi, Mersin, dış ticaret.*

A DOCUMENTARY REVIEW OF REGIONAL TRANSPORTATION AND LOGISTICS PROBLEM: CASE OF MERSİN

ABSTRACT

It is important to determine the impacts of applied national and local policies of foreign trade, logistics, and transportation from the viewpoint of practicing successive policies much more to the point. Having this perspective, impacts of the policies in the historical process, and problem fields with their consequences are analysed via ‘Document Study’ data collection technique for the case of Mersin in this study. The overall findings reveal that expectations for simplification of regulations and bureaucratic implementations, improvement of organization and coordination, and continuous stability take the front lines with

¹ Dr., esatkocak@yahoo.com

² Prof.Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, hakki.kisi@deu.edu.tr

high frequency rates. The findings of the study are supposed to serve as a model for the regions implementing the policies to accomplish similar objectives.

Keywords : *Transportation policy, logistics, document study, Mersin, foreign trade.*

1. GİRİŞ

Bazı coğrafi bölgeler, ulaştırma problemine yönelik politikaların askeri gereksinimler ve öncelikler odaklı olarak belirlendiği dönemden, hammaddelerin ve enerji kaynaklarının sanayi devrimini yaşayan ülkelere ulaştırılmasının öncelikli olduğu döneme ve sonrasında ayakta kalabilmenin rekabet üstünlüğü elde etmeye bağlı olduğu döneme kadar önemini daima korumuştur. Bu bölgeler coğrafyanın kendilerine sunduğu üstünlük nedeniyle ticaret yolları üzerinde kalmışlar, ulaştırma ve dış ticaret üzerinde uzmanlaşmış, bu yönde bir ticaret kültürüne sahip olmuşlardır.

Bu bölgelerden bir tanesi de bu araştırmanın konusunu ve örneklemini oluşturan Mersin ilidir. Uluslararası ticaret ile ulaştırma ve lojistiğin iç içe geçtiği bu bölge aynı zamanda Türkiye'nin makro ulaştırma politikaları içinde önemli bir rekabet aracı olarak yer almıştır. Uygulanan ulaştırma, dış ticaret ve lojistik politikalarından doğrudan ve dolaylı etkilenen Mersin aynı zamanda siyasi olarak istikrarsız bir bölge olan ortadoğu coğrafyasındaki gelişmelerden de olumsuz etkilenmektedir.

Ancak, Türkiye'deki iki deniz ticaret odasından birisine, ülkenin en büyük limanlarından birine ve ilk serbest bölgeye sahip, dış ticaret ve ulaştırma kültürünün yoğun olarak yaşandığı bu kentin gelişmiş bir ulaştırma ve lojistik merkezi olma yönündeki çalışmalarının incelenmeye değer bir yapısı bulunduğu düşünülmektedir. Mersin'de bu anlamda yürütülen çalışmaların ayrıntılı olarak incelenerek elde edilen sonuçların diğer bölgeler için de bir çeşit "alınan dersler" bakış açısıyla kullanılabileceği değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan araştırmanın incelediği sorun alanı, kullandığı yöntem ve elde edilen bulgular ile getirdiği somut ve gerçekçi öneriler açısından alanyazına ve uygulayıcılara çok önemli bir katkı sağladığı, bu anlamda farklılık yarattığı düşünülmektedir.

Sorun alanı açısından; ülkemiz için son derece hayati olan ulaştırma ve lojistik probleminin en azından bölgesel ölçekte irdelenmesi büyük önem taşımaktadır. Böylelikle yerel politikaların ulusal ölçüğe

uyarlanması ile çok önemli bir sorun alanının tümevarım biçiminde çözümüne katkı sağlanacaktır.

Kullandığı yöntem açısından; geçmişe ilişkin önemli çıkarımlar elde edilmesine imkan veren tarihsel veriler toplanmış ve analiz edilmiştir. Ulaştırma ve lojistik ana temalı bir meslek örgütü yayınının bu anlamda bir veri kaynağı olarak seçilmesi ile verilere ulaşılmıştır. Böylelikle alanyazında hakim olan algı ölçümü, geleceğe yönelik önermelere dayalı veya sadece alanyazın taramasından oluşan araştırmaların yanında tamamlayıcı bir araştırma olarak bir özgünlük taşımaktadır. Aynı zamanda, bu yöntemin söz konusu disiplinlerde kullanılmasıyla bilimsel anlamda da yazına katkı sağlandığı, gelecek araştırmaların benzer yöntemleri kullanmaları konusunda yönlendirildiği ve araştırmacıların cesaretlendirildiği düşünülmektedir.

Elde edilen bulgular açısından ise, bilimsel yazına katkısının yanında doğrudan somut, gerçekçi ve gerçeğe dayalı politikalar üretmesi ve önermesi ile “bilim için bilim” konseptinin dışına çıkarak “politika üretici/uygulayıcıları için bilim” konseptine kapı aralamıştır. Bu yönde de alanyazındaki boşluğun doldurulmasına katkı sağlandığı değerlendirilmektedir.

Bu haliyle araştırma; bir yandan kullanılan yöntem açısından alanyazına, diğer yandan sahaya yönelik önermeleri ile hayatın gerçeğine katkı sunmaktadır. Ayrıca, bir diğer katkısı ise; söz konusu bölge ve zaman dilimine yönelik olarak yapılan analiz sonucu elde edilen bulguların gelecek araştırmalar için de önemli bir veri kaynağı olabileceğidir.

Sonraki bölümlerde, öncelikle araştırma probleminin sunumu ve araştırma amacına ulaşmak adına kullanılan yöntem ile bu yöntemin uygulanması sonucu elde edilen bulgular yer alacaktır.

Mersin; ulaştırma, lojistik ve dış ticaret alanlarında, meslek örgütleri, kamu kurumları, üniversiteleri, limanı ve lojistik odakları ile Türkiye'nin önemli bir bölgesidir. Bu araştırmada; uluslararası rekabet üstünlüğünü yakalamayı hedefleyen Mersin'de yerel ve ulusal dinamiklerce bugüne kadar uygulanan stratejiler, politikalar ve sonuçlarının belirlenerek diğer bölgelere örnek olabilecek şekilde geleceğe yönelik çıkarımlar yapmak amaçlanmaktadır.

2. ALANYAZIN

Yaklaşık bir buçuk asırlık geçmişi ile Anadolu'nun en genç kentlerinden birisi olan Mersin'in ortaya çıkıp gelişmesinde kendine has coğrafyasının yanısıra geliştiği yüzyıldaki konjonktürün etkisi büyüktür (Mazak ve Doğan, 2014:34). Osmanlı Devletinin ve dünyanın değişen şartları Mersin'in ticaret ve ulaştırma odaklı gelişimini hızlandırmıştır. Bu gelişim ve değişim sadece ticari hayatta yaşanmamış demografik ve kültürel anlamda da büyük değişimler oluşmuştur.

18. yüzyılın sonlarından itibaren Mersin'e göre tarımsal üretim merkezi olan Çukurova'ya yakınlığı nedeniyle önemli bir merkez olan Tarsus iskelesi, coğrafi şartlarla işlevselliğini kaybetmiş, önceleri Tarsus iskelesine göre daha küçük olan Mersin iskelesi Doğu Akdeniz Liman kentinin çekirdeği olarak büyümeye başlamıştır. Tarsus iskelesinin devre dışı kalmasının yanında, 1854 Kırım savaşında ihtiyaç duyulan kurşun madeninin İstanbul'a buradan nakledilmesi, 1859 yılında inşasına başlanan Süveyş Kanalında kullanılan kerestelerin yine Mersin iskelesinden taşınması, Amerikan iç savaşında pamuk ihtiyacının çukurovadan karşılanması, Mersin'in gelişimine olumlu etki etmiştir (Mazak ve Doğan, 2014:39).

Geleneksel Tarsus İskelesi'nin işlevini yitirmesi, Mersin'in yeniden kimlik kazanmasındaki en önemli etkidir. İskelenin oluşmasıyla birlikte, yerleşim artmış, ticari ve resmi kurumlar oluşmuş ve paralelinde kent idari bir statüye kavuşmuştur. Mersin'de idari yapının çok hızlı gelişmesi ve 1864'te kaza, 1888'de sancak olması, diğer kentlerde eşine rastlanmayacak bir oluşumdur ve kentin önemini anlatması bakımından da dikkat çekicidir (Güneş, 2010:20).

Sonrasında artan ticaret hacmi ile Mersin bölgesinin Çukurovaya kara ve demiryolu ile bağlanması projeleri yürütülmeye başlanmıştır. Bu projelerin bölgeye yönelik uygulanan ilk ulaştırma politikaları olduğu söylenebilir. Sonrasında mevcut iskelenin yanısıra yeni iskeleler planlanması da ticareti kolaylaştırıcı birer ulaştırma politika uygulamasıdır.

Bu politika uygulamaları çerçevesinde; ilk özel iskele Fransız Messageries Maritimes tarafından 1874'te, ikincisi ise 1883'de Rum tüccar Mavromatis tarafından inşa edilmiştir. 1892 yılına gelindiğinde Mersin'de dördü ahşap, birisi taş, diğeri taş temelli ahşap ve bir diğeri de şimendifere ait demir olan toplam yedi iskele bulunmaktadır (Mazak ve Doğan, 2014: 44).

Ulaştırma altyapısına yönelik bu gelişmelerin yanısıra Mersin’de göçle gelen tüccarlar şehrin demografik ve kültürel yapısını değiştirmişlerdir. Ayrıca, artan ticaret hacmi ile birlikte konsolosluklar, ulusal ve uluslararası bankaların şubeleri de açılmıştır (Durak, 2006:67). Böylelikle bir küçük balıkçı köyü olarak yola çıkan Mersin iklimini ve altyapısını değiştirerek bir ticaret, ulaştırma ve lojistik merkezi haline dönüşmeye başlamıştır. Bugün ise bu yolculuğun halen devam ettiğini söylemek mümkündür.

Bugün tartışılan sorunlara paralel olarak 1800’lerin sonu 1900’lerin başlarında artan ticaret hacmi ve talebe rağmen planlanan yatırımların ve uygulanan ulaştırma politikalarının yetersizliğinden bahsedilen belgeler bulunmaktadır. Bu şikayetlerin sonucu olarak Mersin’de bir liman inşasına duyulan ihtiyaç ilk defa bu tarihlere tartışılmaya başlamıştır. 1900’lerin başında imtiyaz hakkı karşılığında Mersin limanının inşası Atnaş Tahinci Efendi ve David dö Toledo kumpanyasına verilmiş olmasına rağmen liman inşaatı gerçekleşmemiş, ancak 3 Nisan 1954 yılında temeli atılan liman 27 Nisan 1960 tarihinde hizmete girebilmiştir (Mazak ve Doğan, 2014: 63-127).

Bugün Mersin, limanı, serbest bölgesi, büyük sanayi ve ticari kuruluşlarıyla çok kültürlü toplumsal yapısıyla hızla gelişen çok kimlikli bir kenttir. Genç bir kent olmasına rağmen, kısa sürede sanayi kenti haline gelen, ticaret ve hizmet sektörü ağırlıklı bir kent görünümüne bürünen Mersin, sanayi, tarım ve ticaretle Türkiye’nin ilk on ili içinde yer almıştır.

Mersin ili il genelinde sosyal ve ekonomik refahı yakalamak adına sivil toplum ve meslek örgütleri ile kamu kurumlarının ortak akıyla birtakım projeler geliştirmektedir. Bu kapsamda, Türkiye’de ilk kez, Mersin ilinde, yenilikçiliğin (innovation) artırılması ve mevcut altyapı ile insan sermayesinin en iyi şekilde kullanılması ve geliştirilmesi amacıyla bir inovasyon projesi ve stratejisi geliştirilmiştir. Mersin, küreselleşen dünyada ve çetin rekabet şartlarında, sahip olduğu tüm değerleri kullanmaya ve organize etmeye çalışarak, rekabetçi üstünlüğü elde etmek ve sürdürmek hedefiyle değişmekte ve yenilenmektedir (Koçak, 2007:4).

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, ülkemizdeki lojistik potansiyeli yüksek olan kentlerden birisi de Mersin’dir. Mersin, ekonomi, ticaret, sanayi, tarım, lojistik eğitim ve iç turizmin bir arada geliştiği çok odaklı bir yapıya sahiptir (Turaboğlu vd. 2008:1270).

3. YÖNTEM VE UYGULAMA

Araştırmada nitel araştırma yöntemi kapsamında “Belge İncelemesi” veri toplama tekniği kullanılarak veriler toplanmış ve analiz edilerek bulgulara ulaşılmıştır. Bu araştırma çerçevesinde, Mersin Deniz Ticaret Odası (MDTO) yayını olan “Mersin Deniz Ticareti Dergisi”nin Ocak 1993-Ocak 2013 tarihleri arasındaki 20 yıllık (toplam 240 sayı) arşivi izlenmiş ve incelenmiştir.

Araştırılması hedeflenen olgu veya olgular hakkında bilgi içeren yazılı materyallerin içerik analizini kapsayan (Yıldırım ve Şimşek, 2008:187) “Belge İncelenmesi” ile; Mersin’de ulusal ve yerel dinamiklerin ulaştırma ve lojistik sektörünün geliştirilmesi ve sorunlarının çözülmesine yönelik geliştirdikleri politikalar ve sonuçları - etkileri Deniz Ticareti Dergisi kaynaklı olarak tespit edilmiştir.

3.1. Belge İncelemesi

Belge incelemesi, araştırılması hedeflenen olgu veya olgular hakkında bilgi içeren yazılı materyallerin analizini kapsar. Hangi belgelerin önemli olduğu ve veri kaynağı olarak kullanılabileceği araştırma problemi ile doğrudan ilgilidir (Yıldırım ve Şimşek, 2008:187).

Anılar, günlükler, özel mektuplar, itiraflar gibi kişisel belge ve dokümanların yanı sıra yazılı basın, periyodik yazılı kaynaklar, dergi ve kitaplar da belge incelemesinde kullanılabilirler (Bailey, 1982:122).

Nitel araştırmalarda araştırma konusunun geçmişi ya da tarihsel süreci de araştırmanın bulgularının yorumlanmasında kritik bir öneme sahiptir. Bu bağlamda araştırmacı iki tür veri toplayabilir (Baş ve Akturan, 2008:117);

- Arşiv verisi
- Tarihsel veri.

Bu araştırmada, geçmişe ilişkin önemli çıkarımlar elde edilmesine imkan veren tarihsel veri toplanmıştır.

Duverger (1973)’in “Belgesel Gözlem” dediği bu tekniği, Rummel (1968) ve daha birçoğu “Doküman Metodu” olarak tanımlamaktadırlar.

Bu noktada belirtilen amaçlara ulaşılması yönünde en uygun veri kaynağı olarak Mersin Deniz Ticaret Odası’nca yayınlanan “Deniz Ticareti Dergisi” arşivinin olduğu düşünülmektedir.

3.2. Belge İncelemesinin Uygulanması

Veri toplama tekniği olarak belge incelemesinin seçiminin ardından araştırma konusuna özel bir bakış açısıyla Mersin Deniz Ticaret Odası'ndan sağlanan destek ile Ocak 1993- Ocak 2013 yılları arasındaki Mersin Deniz Ticareti Dergisi arşivi incelenmiştir. İnceleme esnasında araştırma sorusu ile ilgili olduğu değerlendirilen ulaştırma, lojistik, dış ticaret kategorileri altında, sanayi, yatırımlar, fuarlar, eğitim faaliyetleri, toplantı-seminer-kongre-sempozyum, raporlar, sivil toplum ve meslek örgütlerinin açıklamaları, bölgesel anlaşmalar, ziyaretler, anahtar kelimeleri kullanılarak tarama gerçekleştirilmiştir. Anahtar kelimeleri içeren bölümlerin tıpkıçekimi alınarak analiz edilmek üzere kronolojik olarak tasnif edilmiştir.

4. BULGULAR VE DEĞERLENDİRME

4.1. Genel Değerlendirme

Mersin Deniz Ticareti Dergisi; yayıncı kuruluş olan Mersin Deniz Ticaret Odası'nın varoluş sebebi olan deniz ticareti odaklı bir yayın akışına ve içeriğine sahiptir. MDTO deniz ticaretine yönelik bir meslek örgütü olması dolayısıyla üyelerinin faaliyet alanlarına paralel olarak yerel, ulusal ve uluslararası çapta, liman ve limana yönelik incelemeler, lojistik, deniz ticareti ve alt sahalarına yönelik analizler, raporlar, demeçler ve haberler sıkça yer almaktadır. Bu sayede Mersin özelinde ulaştırma sorun alanları ve bu sorun alanlarının çözümüne meslek örgütü odaklı bakış gözlemlenebilmektedir.

Elde edilen bulgular, değişen ve küreselleşen dünyaya ve dünya ticaretine paralel olarak iki ana bölüme ayrılmaktadır;

- 1993-2007 tarihleri arasında ağırlıklı olarak Mersin limanı ve limanda yaşanan sorunlar ile çözüm önerilerine yönelik bulgular,
- 2007-2013 yılları arasında Mersin liman özelleştirmesi sonrasındaki gelişmeler ile küresel ulaştırma ve lojistik üzerine bulgular.

Diğer yandan, 2000'li yıllardan itibaren AB ulaştırma politikalarında karayolu ulaştırma ağırlığının deniz ve demiryoluna kaydırılmasına yönelik uygulanan politikalar ile ulaştırma koridorları yaklaşımının küresel boyutta tartışılmaya başlanması, taşımacılıkta devrim yaratan konteynerin gelişimi ile birlikte Mersin Deniz Ticareti

Dergisinden uluslararası ticaret, lojistik ve tedarik zinciri yönetimi gibi konularda veriler elde edilmiştir.

4.2. Bulgular

Mersin'in 1993-2013 yılları arasında 20 yıllık dönemde lojistik ve liman konusundaki sorun alanları ve çözüm önerileri ile çabalara ilişkin bazı çarpıcı saptamalar aşağıda verilmiştir.

Ocak 1993 tarihli sayıda, A.Refik YOKSULBAKAN (1993:10) tarafından kaleme alınan yazıda limana ilişkin tespit edilen ilk sorun alanları yer almaktadır. Yazar, ağırlıklı olarak limanda yaşanan sorunların küçük sorunlar olduğunu belirtmekte ve bunların çözülememesini “*onur kırıcı*” olarak nitelendirmektedir. Yoksulbakan tarafından ortaya konan bu sorun alanları şu şekilde sıralanmaktadır;

- Limanda hırsızlığın önlenememesi-azaltılamaması,
- İhraç konteynerlerinin liman dışında kolaylıkla ve hızla yüklenebilmeleri,
- Birkaç kilometrelik liman yolunun hızla onarılarak hizmete sokulması,
- Yaşamsal önem taşıyan vinçlerin gerektiğinde süratle onarılması,
- On yıllardır ülkenin gündeminde olan, ülkeye büyük kazançlar sağlayan konteynerin adının konularak gerçek kişiliğine kavuşturulması: konteynerin kap mı eşya mı olduğunu saptamak,
- Büyük umut ve beklentilerle kurulmuş bulunan Mersin Serbest Bölgesinin limanla ilişkilerini akılcı ve pratik bir temele oturtmak, limanda boşaltılan bir malın Mersin Serbest Bölgesine geçişini aksamadan ve hızla sağlamak.

Yine aynı sayıda dönemin MDTO Genel Sekreteri tarafından yapılan ve manşet olarak dergide yer alan “*Mersin limanında işler kesat gidiyor*” Yoksulbakan tarafından yapılan değerlendirmenin bir özeti gibidir.

Limana yönelik getirilen bu eleştirilere karşılık ortaya konulan çözüm önerileri ise limanın TCDD yönetiminde arzu edilen verimliliğe ulaşamayacağı ana fikrinin üzerine kurulmuştur. İlk önerilerden bir tanesi, Ocak 1993 sayısında dönemin Mersin Belediye Başkan yardımcılığı görevini yürüten Neşet TARHAN tarafından dile getirilen Mersin limanının Rotterdam, Hamburg ve Yokohama limanları gibi

belediye tarafından işletilmesidir. Tarhan analizini “2000’li yıllara yaklaştığımız şu dönemde halkımıza ve oluşturdukları yönetimlere daha çok güvenmeli, limanlarımızın fiziksel olarak da halk idaresi olan belediye yönetimleri ile daha barışık kılmak amaçlanmalıdır” çıkarımı ile sonuca bağlamaktadır.

Kaptan Refik AKDOĞAN (1993:38), ise Ocak 1993 sayısında çözüm önerilerine “vergi” penceresinden yaklaşmıştır. Akdoğan; Rotterdam ve Anvers limanlarının sifıra yakın vergi politikaları ile ticari hayatı bölgelerinde canlandırdıklarını iddia etmekte “...bir limanı dünya limanı yapmak için malların giriş ve çıkışını önleyen ne kadar vergi ve formaliteler varsa bunların kaldırılması için çalışmaya başlamalıdır” ifadesi ile Mersin limanı içinde benzer bir formülün uygulanabileceğini dile getirmektedir. Yine kendi ifadesi ile “...Mersin limanını bir dünya limanı yapabilmek için her şeyden önce limana özgürlük vermek, hareket vermek, hareket yeteneklerini çoğaltmak gerekir” diyerek serbest bir limanı çözüm olarak işaret etmektedir. Örnek olarak; Aydınoglu Beyi olan Umur Bey’in, eşkiyalara karşı tüccarların ve mallarının korunması karşılığında alınan “bedraka” isimli vergiyi İzmir’i bir ticaret üssü haline getirmek adına kaldırmasını ve böylelikle artan ticaret hacmi ile vazgeçtiği vergiden fazlasını kazanmasını göstermektedir.

Akdoğan; genel anlamda limanlarda yaşanan sorunları tespitinde “Devletin yaptığı işler çok iyi, çok hızlı da çok yavaş yürür.” diyerek tek cümle ile tanımlamaktadır. Hemen arkasından sorunlar dönemin bakış açısı ile şöyle sıralanmaktadır;

- *Yasalar, mevzuat, yönetmelikler,*
- *Memurların tutumları,*
- *Vergi,*
- *Resim ve harçlar.*

Aynı dönemde Mersin limanının rekabetçiliğinin artırılması konusunda yapılan toplantılarda da benzer sorunlar masaya yatırılmıştır. En önemli sorun olarak bu toplantılarda, “...gümrük mevzuatı ve işlemlerinin çok karmaşık ve zaman alıcı olduğu...” tespiti yer almaktadır.

Benzer şekilde sorunlar 1993 Ocak sayısında MDTO Yönetim Kurulu Başkanı M. Cihat LOKMANOĞLU (1993: 3), tarafından “Gümrük işleri alabildiğine ağır ve uzundur. Konteyner hala kimliksizdir, işlem sayısı gereksiz ölçüde kabarıktır” şeklinde ifade edilmektedir. Lokmanoğlu tarafından Mersin limanı paydaşlarının beklentileri şu

şekilde özetlenmektedir; “Yükleyici, forvarder ve gemi sahipleri limanlardan azami verimlilik, iyi bir altyapı ve etkin bir yönetim istemektedirler. Bunlar ayrıca limanlardan, giren çıkan malların hinterlanda akışını kesmeyecek mükemmel bir kara ve demiryolu bağlantısı sağlamalarını bunun en az kırtasiyecilikle yapılmasını beklemektedirler”

Lokmanoğlu tarafından tespit edilen sorun alanları;

- Liman işletmesi ve gümrük idaresi koordineli çalışmamaktadır,
 - Gümrük mevzuatı eski ve yetersiz kalmaktadır (bir ihracat işleminin tamamlanması için sadece gümrükte kırktan fazla işlem gerekmektedir),
 - Bürokratik işlemler ağır aksak yürümektedir (bir konteynerin yüklenmesi ve boşaltılması için yaklaşık 42 imza, 36 işlem gerekmektedir),
 - Makine ve teçhizat yetersizdir ve demodendir,
 - Römorkör eksikliği vardır,
 - Liman içi nakliye vasıta sayısı yok denecek kadar azdır,
 - Altyapı yetersizdir,
 - TCDD tarafından işletilen Mersin limanı kar etmektedir.
- Ancak ettiği kar TCDD zararının kapatılmasında kullanılmaktadır.

Bununla birlikte “Mersin limanı yatırım yapmadığı için ve vermediği hizmetlerden de ücret aldığı için kar etmektedir” tespitini de paylaşmaktadır.

Çözüm önerileri ise;

- Mersin Limanının acilen özelleştirilmesi,
- Gümrük mevzuatının basitleştirilmesi,
- Mersin limanının tümüyle serbest bir liman haline getirilmesi,
- Gümrük işlemlerinin mutlaka liman sahası dışına çıkarılması, olarak sıralanmaktadır.

Mersin Deniz Ticareti Dergisi’nde Mersin limanına yönelik tespit ve önerilerin yanında ulaştırma politikalarına ilişkin tespit ve çözüm önerileri de sıklıkla yer bulmaktadır. Bunlardan en dikkat çekici olan öneri denizcilik sektörü ile ilgili tüm yetki ve sorumlulukların tek çatı altında toplanabileceği bir Denizcilik Bakanlığının kurulması önerisidir. Bu önerinin yaşanan sorun alanlarının birçoğuna çözüm olabileceği

yönünde bir fikirbirliği bulunduğu söylenebilir. Dönemin Devlet Bakanı İbrahim TEZ (1993: 5) Ocak 1993 sayısında yer alan yazısında sorun alanlarını;

- Denizcilik Bakanlığının olmaması nedeniyle yaşanan eşgüdüm sorunu ve aşırı bürokrasi,
 - Denizcilik sektörünün finansman sorunu,
 - Ulusal denizcilik politikasının yokluğu,
 - Siyasi çıkarların ulusal denizcilik politikalarını etkilemesi,
 - Denizcilik alanında yetersiz örgütlenme ve eşgüdüm eksikliği,
 - Türk bayraklı gemilerin taşıma oranının %33 dolayında bulunması,
 - Türk bayraklı gemilerin taşıma oranlarının artırılmasına yönelik olarak, ihracatta CIF, ithalatta FOB alım satım uygulamasının tercih edilmesi,
 - Liman yönetiminin ve işçilerinin konularında ehil olmayanlar arasından istihdamı,
 - Limanlardaki altyapı eksiklikleri,
 - Gemi inşa sanayinin sıkıntıları,
 - Denizcilik ile ilgili mevzuatın dağınıklığı,
 - Denizcilik üniversitesinin yokluğu,
 - Yatırımların zamanında tamamlanamaması,
 - Teknolojik gelişmelerin takip edilememesi,
- şeklinde sıralamış, bu sorun alanlarıyla ilgili uygulanacak politikaları da paylaşmıştır.

1993 yılı içerisinde çeşitli yazarlar tarafından dergide paylaşılan sorun alanları ise şu şekilde özetlenebilir;

- Mersin limanında hırsızlık had safhadadır,
- Gemilere içme suyu verilememektedir,
- Gemiler ile sağlıklı bir muhabere yapılamamaktadır,
- Yükleme-boşaltma işlemleri çağdışı yöntem, araç gereçlerle yapılmaktadır,
- Liman içinde derinlik yetersizdir,
- Mersin liman tüzüğü'nün yürürlük durumu tartışmalıdır.

Buna karşılık paydaşların neredeyse tamamının hemfikir olduğu politika önerisi Mersin Limanının özelleştirilmesidir. Bu noktada tartışılan ise hangi yöntemle özelleştirmenin gerçekleştirileceği konusudur. Özelleştirmeye yöntemi tartışılırken hemfikir olunan konu

satılma değil hizmet devrinin yönteminin tartışılmasıdır. Bu aşamada ağırlıklı olarak iki seçenek ön plana çıkmaktadır.

Birincisi, öncelikle belediye, meslek ve sivil toplum örgütleri ile diğer paydaşlardan oluşan bir yapının işletmeyi devralması, ikincisi, ihale ile özel bir şirketin işletme hakkını devralması seçeneğidir.

Bu noktada MDTO, bir TCDD tekelinden çıkarken yeni bir tekele maruz kalma yönündeki endişelerini de dile getirerek bu seçeneklerden birincisine daha yakın olduklarını beyan etmişlerdir.

Eylül 1994 sayısında MDTO Genel Sekreter Yardımcısı H.Nevzat ÖZKENEL (1994:5), tarafından kaleme alınan bir yazıda özetle; limanın işletme hizmet seviyesinin yükseltilmesi için özelleştirilmesinin gerekli olduğundan bahisle hizmet devri yöntemiyle yapılacak bu özelleştirmede dikkat edilmesi gereken hususları şöyle sıralamaktadır;

- Tekelleşmeyi önleyecek her türlü tedbir alınmalıdır,
- Limanlar için ehli kurumlara devredilmelidir,
- Kiralama dönemi içinde yapılacak tüm yatırımlar, süreç iyileştirmeleri, modernizasyonlar, tanıtım ve pazarlama faaliyetleri bir takvim içinde belirlenmelidir,
 - Mevcut çalışanların hakları gözetilmelidir,
 - En yüksek teklifi verene değil en iyi projeyi getirip bunu taahhüt eden tercih edilmelidir,
 - Azami etkinliğin ve faydanın sağlanabilmesi için rekabet mutlaka gözetilmelidir.

Haziran 1994 sayısında Abdi KÜKNER (1994:10), tarafından, dünya denizcilik sektöründeki gelişmeleri anında Türkiye'ye aktarabilmek için Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde Londra ve New York gibi dünya denizcilik merkezlerinde "Deniz Ticaret Ataşelikleri" açılması önerilmektedir.

1995 yılından itibaren Mersin limanının sorunları dışında rakip limanların uyguladıkları politikalar ve modernizasyon projeleri de irdelenemeye başlanmıştır. Doğu Akdeniz limanları arasında ana konteyner limanı hedefi doğrultusunda yapılması gerekenlere yoğunlaşmıştır. Ancak Mersin limanının mevcut hali ile bir ana liman olamayacağı, dahası mevcut yönetim şekli ile bu yönde bir gelişim gösteremeyeceğine dair görüşler dile getirilmektedir.

İlk defa bu dönemde deniz limanı dışında yeni bir hava limanına olan ihtiyaç ve bu havaalanının yeri konusunda tartışmalar yaşanmaktadır. MDTO bu konudaki görüşünü “*MDTO olarak yeni yapılacak hava limanının Tarsus / Adana arasında yapılmasının daha uygun olacağı görüşündeyiz.*” şeklinde ortaya koymuştur.

1996 Nisan ayında MDTO Genel Sekreteri Atahan ÇUKUROVA tarafından yapılan değerlendirmede, Mersin Limanı açısından çok fazla bir değişim ve gelişim olmadığı açıkça görülmektedir. Çukurova değerlendirmesinde Mersin’e rakip limanlar olarak değerlendirdiği limanlardan Beyrut, Laskiye, Tartus ve Akabe limanlarının ortadoğu taşımalarından pay aldıklarını belirtmektedir. Ancak Mersin limanının dağılan eski Sovyetler Birliğinden kopan Türk Cumhuriyetlerinin üçüncü ülkelere olan ticaretlerinde önem taşıdığı ve Mersin’in de konteyner aktarma merkezi olmasının bir zorunluluk olduğunu değerlendirmesi yer almaktadır.

1997 yılına gelindiğinde gündemde halen Denizcilik Bakanlığına olan ihtiyaç ve bu yöndeki tartışmalar, liman özelleştirilmesi, bölgesel havalimanı ihtiyacı ile mevzuatın değişiklik ve basitleştirilmesinin gerekliliği gündemde kalmaya devam etmektedir.

1998 yılı ise benzer şekilde limanlar ve sorunları ile çözüm önerileri üzerine yoğunlaşan bir dönem olmuştur. Bu dönemde de gündeme getirilen sorunlar ve çözüm politika önerileri değişiklik göstermemiştir. Geçen süreye ve harcanan çabaya rağmen sorunların çözümünde gelişme olmamıştır.

1999 yılında limanlar ve liman performansına yönelik eleştiri ve öneriler ile çözüm olarak düşünülen liman özelleştirmesinin yöntemi de tartışılmaya devam etmiştir.

Yerel sorun alanları arasında Doğu Akdeniz’de gemilerin bakım ve onarımlarının yapılabileceği bir çekek yerinin eksikliği Seka-Taşucu limanının bu amaçla kullanılabileceği ilk defa 1999 yılında gündeme getirilmiştir.

Bu dönemde genel denizcilik sorunlarına çözüm önerileri de yer almaktadır. Bu kapsamda denizcilik sektörünün finansman sorununa çözüm önerisi olarak bir denizcilik ihtisas bankasının kurulması tartışmaya açılmıştır.

2000 yılı değişen ulaştırma politikalarının dünyada ve Türkiye’de etkilerinin görülmeye başladığı bir yıl olarak düşünülmektedir. Bu dönemde taşımacılıkta bir devrim olarak tanımlanabilecek konteynerin kullanımı yaygınlaşmış dolayısıyla kombine taşımacılık modelleri gelişmiş, kapıdan-kapıya taşımacılık artan ticaret hacmi ile yaygınlaşmış uluslararası ulaştırma koridorları şekillenmeye başlamış ve bu konuda ülkeler arasında rekabet kızışmıştır. İlave olarak lojistik faaliyetler artan rekabet koşulları ve küreselleşme nedeniyle önem kazanmaya başlamıştır.

Aynı zamanda uluslararası ulaştırma koridorlarından dışlanma tehlikesinden bahsedilerek bunun engellenmesi ve Türk limanlarının da bu ulaştırma koridorlarına dahil edilmesi konusu önemle vurgulanmaktadır.

Ancak diğer yandan Mersin limanına ve gümrük başta olmak üzere mevzuata yönelik eleştiriler de devam etmektedir. Bu kapsamda; Mersin Ticaret ve Sanayi Odası (MTSO) tarafından Almanya merkezli Senior Experten Service firmasından uzman Dieter WILKING (2000:30), tarafından bir rapor hazırlanmıştır. 2000 yılındaki raporda özetle;

- Mersin limanında neredeyse hiçbir kurumun bilgisayar ortamında çalışmadığı,
- Limanda yetki sahibi kurumların yarattığı karmaşa,
- Özellikle konteyner terminalinde yetkili-yetkisiz birçok insan ve kurumun yarattığı kaos,
- Gemi kontrollerindeki karmaşa, bürokrasi ve zaman kaybı,
- Liman altyapı ve işletme sorumluluklarının farklı kurumlarda olması,
- Tahmil tahliye hizmetlerinin kabul edilebilir standartların dışında olması, hususları dile getirilmiştir.

Aynı dönemde MDTO da İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ)’nden Prof.Dr.Abdi KÜKNER ve Vedat DEMİREL’e Mersin limanına yönelik bir başka rapor hazırlatmıştır. Bu raporda da Mersin limanının sorunları şu şekilde sıralanmıştır (Kükner ve Demirel, 2000:92);

- Tarife,
- Siyasi otoritenin yönetime karışmasının yarattığı kaos,
- Gümrük işlemlerinin karmaşık olması ve aşırı bürokrasi,
- Gümrük mevzuatının günün koşullarına uygun olmaması,
- Limanın pazarlama ve tanıtım eksikliği,
- Bilgisayar ortamında çalışmaların gerçekleştirilmemesi,

- Modern elleçleme ekipmanlarının kullanılmaması,
- Elleçleme verimliliğinin düşük olması.

Açıkça görüldüğü gibi gerek kişiler gerekse kurumlarca yapılan analizlerde tespit edilen sorun alanları ve çözüm önerileri önemli bir paralellik göstermektedir.

Araştırma kapsamında elde edilen bulgulardan bir tanesi de yerel meslek örgütlerinin Mersin'in limanı ile birlikte bir ticaret, bir aktarma, bir lojistik merkez olmasını sağlamak ve bu yöndeki sorun alanlarını ve çözüm önerilerini belirlemek yönünde sürekli bir çalışma içinde bulunmalarıdır.

2001 Aralık sayısında MDTO Genel Sekreter Yardımcısı Halil DELİBAŞ tarafından yapılan değerlendirmenin bir bölümünde, Mersin Serbest Bölgesinden gıda ithalatına Tarım Bakanlığı tasarrufunda getirilen yasaklama yer almaktadır. Bu yasaklamanın sonucu olarak gıda ithalatı yapan işletmelerin kapanmaya, yabancı yatırımcıların da işçilerini çıkararak serbest bölge yatırımlarına son verdikleri yine aynı değerlendirmede yer almaktadır. Bu bulgu da istikrarın yabancı yatırımcı için ne denli önemli olduğu açıkça göstermektedir.

2001 yılında Avrupa Birliği (AB) tarafından hazırlanan 2010 Yılı İçin Avrupa Taşımacılık Politikası Raporu ile birlikte AB ulaştırma politikaları ve Türkiye'nin bu politikalara uyumu da tartışılmaya başlanmıştır.

2002 yılına gelindiğinde Mersin Deniz Ticareti Dergisinde yayınlanan yazılarda Denizcilik Bakanlığının kurulmasının ve liman özelleştirmesinin gerekliliğinin tartışılmaya devam edildiği ve bu konuda bir gelişme olmamasından duyulan rahatsızlığın her geçen gün arttığı görülmektedir. Ancak bununla birlikte, 2002 yılının 10 yıllık dönem içinde bu konulardaki tartışmaların en alt seviyede olduğu yıldır.

2003 yılında dergide yer alan incelemelere bakıldığında artık rekabetin gitgide kızıştığı, kombine taşımacılığın ön plana çıktığı, kombine taşımacılık ile birlikte ulaştırma koridorlarının geliştirildiği konularında bir fikir birliğinin bulunduğu görülmektedir. Ayrıca, söz konusu ulaştırma koridorlarında daha fazla yer ve pay almak gerektiği tezi de yer almaktadır. Bu dönemde limanların fonksiyonları ve lojistik anlamda, değeri de tartışılmaya başlamıştır.

Ayrıca 2003 yılında Denizcilik Bakanlığı talebine karşılık olarak Denizcilik Müsteşarlığının Ulaştırma Bakanlığına bağlanması Denizcilik Bakanlığının kurulmasına giden yolda bir kilometre taşı olarak dergi tarafından değerlendirilmiştir.

Ayrıca, Mersin limanının özelleştirilmesi ve özelleştirme sonrası modellerde tartışılmaya devam edilmiştir. Bu kapsamda MDTO'nun önerisi geniş bir katılım ile otonom bir liman yönetim yapısını işaret etmektedir. MDTO mevcut TCDD tekelinin kalkarak yerine yeni bir tekel gelmesinden duyduğu endişeyi sık sık dile getirmektedir.

2004 yılı Şubat sayısından Muhteşem KAYNAK (2004:16), tarafından yayınlanan makalede “lojistik” ve “kombine taşımacılık” ulaşırmada yeni eğilimler olarak sunulmakta, Avrupada ulaşırmada sistemlerinin bütünleştirilmesi çalışmalarına ve ulaşırmada koridorlarına atıf ile ulaşırmada ve dünya ticaretinin yeniden şekillenmesi anlatılmaktadır. Buna paralel olarak Türkiye'nin “bölgesel lojistik güç” olma potansiyeli de tartışılmaktadır.

Yeni ulaşırmada konseptine geçiş döneminde durum tespiti ve geleceğe yönelik projeksiyonlar sunması açısından makalenin önemli olduğu düşünülmektedir. Söz konusu değişimin farkında olan MDTO da bu önemli makaleye yer vererek tartışmaların zenginleşmesine katkıda bulunmuştur. Kaynak, “...limanlarımız ne kadar çok transit geçiş koridorlarının bir parçası olma niteliğine kavuşturulabilirse, o kadar çok dünya ulaşım sistemi içinde yer alabilecek ve o kadar lojistik merkezler olma yolunda ilerleyebileceklerdir” diyerek limanların son dönemdeki ulaşırmada politikalarının neresinde olduğunu özetlemektedir. Ayrıca Türkiye'nin limanlarını ve ulaşırmada altyapısını kombine taşımacılık anlayışı doğrultusunda uyarlamak zorunda olduğunu da eklemektedir.

2005 yılında Mersin Deniz Ticareti Dergisinin gündemini en çok meşgul eden ve heyecan yaratan konu, Özelleştirme Yüksek Kurulunun 30 Aralık 2004 tarihli kararı ile Mersin limanı için özelleştirme ihalesinin yayınlanmış olmasıdır. Bu heyecanın bir sonucu olarak otonom ve geniş katılımlı bir özelleştirme modelini savunan MDTO da bir ortak girişim grubu oluşturulması yolunda çalışmalara başlamıştır. Ancak yeterli sermaye toplanamadığı için bu girişim sonuçsuz kalmıştır.

4 Ağustos 2005 tarihinde yapılan özelleştirme ile Mersin Limanı İşletme Hakkı Devri 36 yıllığına 755 milyon ABD Doları karşılığında Akfen-PSA ortaklığına devredilmiştir. Bu dönemde MDTO başta olmak üzere Mersin'deki ticaret erbabının genel anlamda olumlu ve beklentili olduğu söylenebilir.

Özelleştirme ihalesinin hemen ardından limanın tek parça halinde özelleştirilmesinin kamu menfaatine ve öteden beri varolan yeni “*özel sektör tekeli*” endişesine paralel olarak, rekabet ilkesine aykırı olduğu gerekçesiyle idare mahkemesi tarafından yürütme durdurulmuştur. Böylelikle yaklaşık iki yıl sürecek olan hukuksal süreç başlamıştır.

2006 yılına gelindiğinde ulaştırma koridorlarına Türkiye limanlarının dahil edilmesi yönündeki politikaların yanında Ulaştırma Bakanlığı tarafından, Mersin, Çandarlı ve Filyos limanlarının aktarma limanı yapılarak, doğu-batı ve kuzey-güney aksından ulaştırma koridorlarına dahil olunması ve kombine taşımacılığın desteklenmesi hedef olarak ortaya konulmuştur.

Aynı yıl, Mersin'de de RIS (Regional Innovation Strategy- Bölgesel İnovasyon Stratejisi) Mersin Projesi ile birlikte Mersin'in bir “lojistik Merkez (üs)” olması ve bu yöndeki üstünlük ve eksiklikler de tartışılmaya başlamıştır. Mersin'in coğrafi üstünlüğü başta olmak üzere, limanın her türlü yüke işlem yapabilen bir liman olması, Türk tır filosunun üçte birinin Mersin'de bulunması gibi üstünlüklerin liman özelleştirilmesi ile birlikte Mersin'i çağdaş bir lojistik merkez yapabileceğine yönelik değerlendirmeler gündemi oluşturmuştur.

Bu olumlu havanın yanında, aynı dönemde Mersin Serbest Bölgesinde faaliyet gösteren işletmelere mal bedeli üzerinden giriş ve çıkışlarda fon alınmasının dışında vergi alınmaya başlanmasına yönelik uygulamaların olumsuz etkileri de yine Mersin Deniz Ticaret Dergisinde ayrıntılı olarak tartışılmakta fonun veya verginin kaldırılmasına acilen ihtiyaç duyulduğu belirtilmektedir.

2006 yılında Mersin'in lojistik bir merkezi olması hedefi sonrasında 2007 yılında da Mersin limanı özelleştirmesinin ve devrinin tamamlanması ile dikkatler çevredeki diğer ulaştırma ve lojistik odalara çevrilmiştir. Bu aşamada Taşucu Seka limanının da Mersin limanına benzer şekilde özelleştirilerek ulaştırma hizmet arzında bir çeşitlilik sağlanması beklenmektedir.

Bu dönemde, Mersin limanının özelleştirme sonrasında kargo, gemi ve konteyner bazında en az %25'lik bir artış beklentisi MDTO tarafından bir öngörü olarak dile getirilmektedir.

2007 yılı, Mersin Limanı özelleştirilmesinin de tamamlanmasıyla birlikte ulaştırma politikalarında yıllar önce başlayan değişimin daha belirgin hale geldiği bir yıl olmuştur. Bir süredir tartışılan koridor yaklaşımı ve buna dahil olma gayretleri, kombine taşımacılığın ön plana çıkması ile bütünleşik, tüm ulaştırma sistemlerinin ortak kullanımının amaçlandığı bir modele doğru gidiş söz konusudur. Bu dönemde Türkiye'de AB ulaştırma politikalarındaki karadan denize ve demiryoluna yaklaşımına paralel olarak politikalar uygulanmaya ve tartışılmaya başlamıştır. Aynı süreçte gelişen lojistik kavramı ve lojistik merkez yaklaşımı da dönem için önemli gelişmelerdir ve Mersin Deniz Ticareti Dergisinde yer bulmaktadır.

Artık bu dönemde; Mersin limanı ve sorunları ile sınırlı dar ve kısa vadeli bakış limanda sorunların hızla çözülmeye başlamasıyla birlikte yerini daha uzun vadeli ve küresel bakışa bırakmıştır. Bu yeni süreçte küresel ulaştırma politikalarının yanında küresel lojistik politikaları da tartışılmaya başlamıştır. Örneğin Mersin limanının Samsun limanına demir/karayoluyla bağlanması ile TRACECA projesine dahil edilmesi bu çerçevede değerlendirilebilir.

Gelinen noktada, ulaştırma sektöründe müşteri tatmini ve yeşil lojistik gibi kavramlarda artık ulaştırma ve lojistik politikalarının daha nitelikli olması gerektiği konusunu dikte ettirmektedir.

Bu arada, Mersin Limanının özelleştirilmesi ve işletme hakkının PSA-AKFEN ortaklığına devri ile birlikte liman MIP (Mersin International Port) adını almış ve hızla yatırımlar başlamıştır. MIP Genel Müdür Yardımcısı tarafından, gerçekleşen yatırımlar ve planlamalar konusunda basın bilgilendirilmiştir. MIP Genel Müdür Yardımcısı tarafından MIP'nin hedefi kısaca "*ithalatçımız buraya kamyonunu gönderecek, bir saat sonra buradan malzemesini alacak ve gidecek*" şeklinde ifade edilmektedir. Bu hedefin bir yansıması olarak yapılan alt ve üstyapı yatırımları ile Mersin limanının işlem hacminin ilk üç ayda %32 oranında arttığı belirtilmiştir. AKFEN Holding Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi AKIN ise Mersin Deniz Ticaret Dergisine verdiği mülakatta "uluslararasılaşma" gibi uzun dönemli hedeflerini ortaya koymuştur.

Mersin Limanının özelleştirilerek devredilmesinin ardından Mersin ili gündeminde dikkatlerin RIS Mersin Projesi ile anahtar sektörler olarak belirlenen Lojistik, Turizm ve Tarım konularındaki çalışmalara yöneldiği görülmektedir.

Küresel lojistik alanında dünyada yaşanan gelişmelere paralel olarak liman özelleştirilmesinin verdiği moral ve ivme ile çalışmaları hızlanmıştır. Bu anlamda Mersin Lojistik Platformunun etkinlikleri dikkat çekmektedir. Bir yandan eğitim projeleri ile lojistik insan kaynaklarına yönelik çalışmalar yapılırken diğer yandan dünyada lojistik konusundaki gelişmeleri yerinde izlemek üzere inceleme gezileri düzenlenmektedir.

“Örnekleme Çalışmaları” olarak adlandırılan bu çalışma kapsamında gelişmiş ülkelerdeki başarılı örnekler incelenmiştir. Bu inceleme gezilerinde tespit edilen konulardan bir tanesi tüm oluşumlarda yerel belediye başkanlığının işin liderliğini yaptığının tespitidir.

Mersin Lojistik Platformunun en önemli projelerinden birisi de lojistik merkez olarak adlandırılan lojistik ihtisas bölgesinin kurulmasıdır.

Bu konuda 2008 yılında Mersin Lojistik Platformu Başkanı Jozef ATAT (2008:20), tarafından yapılan açıklamalar Mersin’in bir lojistik ve ticaret merkezi olması yönünde projelendirilen Mersin Lojistik İhtisas Bölgesinin ne denli önem taşıdığına işaret etmektedir. Atat’ın *“Türkiye’de ilk kez Mersin’de kurulmakta olan lojistik merkezi, ekonomik ivme, işsizliğe çare, çevre, görüntü ve gürültü kirliliğine ise ilaç olacaktır”*, *“Lojistik Merkez, kentin ekonomik gelişiminde lokomotif görevi üstlenen Mersin Limanı’nın getirisinden fazla katma değer yaratacak”* ifadesinden limanın, lojistik merkezin önemli ögesi olarak kalmaya devam edeceği de anlaşılmaktadır.

Atat, planlanan lojistik merkezin TCDD tarafından projelendirilen lojistik köylerden farklı olarak bütün birimleri bünyesinde barındıran fiziksel olarak çok daha büyük ve Mersin’in çağdaş bir lojistik merkez olmasına katkı sağlayacak bir odak olacağını ifade ederken katkılarını ise şu şekilde belirtmiştir;

- İşletmecilerin maliyetlerinde düşüş,
- İşlemlerin daha düzenli, kısa süre içinde tamamlanması,
- Çevre, görüntü ve gürültü kirliliğinin ortadan kaldırılması.

Diğer yandan, Mersin Serbest Bölgesinde yatırımcıların en fazla şikayet ettikleri ve yatırımlarını sonlandırma kararlarında etkili olan çifte vergilendirmenin Mart 2007’de bitirilmesiyle Mersin Serbest Bölge ticaret hacminde %36’lık bir artış yaşanmıştır. Bu bulgu vergi politikalarının ticaret ve yatırım üzerindeki etkisinin ne denli belirleyici olduğunun bir işaretidir.

Aynı dönemde Mersin Lojistik Platformunun da yoğun faaliyetleri devam etmektedir. Mersin’in lojistikteki yol haritasının belirlenmesi amacıyla “Mersin Lojistik Strateji Planı”nın bir özel danışmanlık firmasına hazırlanması, böylelikle Mersin ve çevre illerin “lojistik rontgenleri”nin çekilmesi amaçlanmıştır.

Bu projelere ilave olarak, Mersin Üniversitesi bünyesinde “Lojistik ve Dış Ticaret Araştırma Merkezi” kurulması sağlanmıştır.

2008 yılından sonra, liman etkinliğinin ve verimliliğinin artmasıyla, artık gözler liman dışına çevrilmiştir. Mersin Limanının tamamlayıcısı olacak tesisler ve uluslararası ulaştırma koridorlarına uyum daha yoğun olarak tartışılmaya devam etmektedir. Bu kapsamda Tiflis-Kars demiryolu ile Ortaasya’ya, Samsun limanının TRACECA’ya dahil edilmesi ile kuzey ülkelerine Mersin’in bağlanması konularına odaklanılmıştır. Bir yandan uluslararası ulaştırma koridorlarına uyum tartışılırken diğer yandan yurtiçi talebin Mersin üzerinden taşınmasını sağlayacak projeler analiz edilmektedir. Bunlardan bir tanesi de Konya’daki üretimin Mersin ve Taşucu Seka limanları üzerinden taşınmasının sağlanmasıdır.

Ayrıca çifte vergilendirmenin kaldırılmasıyla ticaret hacminde yaşanan artışla Mersin Serbest Bölgesi de Mersin’in çağdaş bir lojistik merkez olması yolunda önemli odak noktası olarak karşımıza çıkmaktadır. Mersin Serbest Bölgesi Mersin limanına bitişik yapısı ve kendi rıhtımlarına sahip tek serbest bölge olma ayrıcalığıyla bu yolda Mersin’e büyük değer katmaktadır.

TCDD tarafından projelendirilen Yenice Lojistik Köy projesinin de Mersin’in Uluslararası Kentsel Lojistik Merkez olması yolunda önemli adımlardan bir tanesi olduğu yönündeki düşünceler dergide yer almaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından yayınlanan 2009-2013 Stratejik Planında; karayolunun artan kullanıcı sayısı ile oluşan yapısal ve işletim sorunları, ağır trafik yükünü taşınamayacak boyuta getirdiğine dikkat çekilerek; kombine taşımacılığın geliştirilmesi, yük taşımacılığının demiryoluna kaydırılması, limanların ise kombine taşımacılık yapabilen lojistik merkezler haline getirilmesi öngörülmektedir.

Mersin Deniz Ticareti Dergisinde gerçekleştirilen belge incelemesinde, liman özelleştirme öncesindeki kötümser havanın işletme hakkının devri ile birlikte yerini genel bir iyimser hava ve geleceğe yönelik projelere bıraktığı açıkça görülmektedir. Bu iyimserlikle beraber meslek örgütleri ve özel işletmelerin Mersin’i ticari, lojistik ve ulaştırma anlamında geliştirecek projeleri önermeye başlamışlardır. Limanın küçük sorunları ile uğraşan zihinlerin artık daha ileriye planladığı ve hayal ettiğini görmek mümkündür.

Bu düşüncenin bir ürünü olarak yürütülen tüm projelerin dışında özelleştirilen Mersin limanının Türkiye’nin 2023 hedefleri doğrultusunda yetersiz kalacağı öngörüsünden hareketle yeni bir konteyner limanı projesi ortaya konulmuştur.

2010 yılına gelindiğinde işletici kuruluş MIP Mersin’in lojistik merkez olması yönünde yürütülen çalışmaları desteklediğini ve hatta oluşacak ilave talebi karşılayacak şekilde kapasite artırıcı yatırımları planladığını dergide kendine ayrılan sayfalardan okuyucular ile paylaşmıştır. Ayrıca MIP, yatırımlar dışında pazar payını artırmak için pazarlama faaliyetlerine devam ettiğini uluslararası yük trafiğinin Mersin’e çekilmesinin öncelikli hedefleri arasında olduğunu belirtmiştir.

Belge incelemesinde elde edilen verilerin analizi sonucu ortaya çıkan frekans tablosu Tablo 1’de sunulmuştur. Bu tabloda elde edilen bulgulardaki kavramların periyodu ve frekansı görülmektedir.

Tablo 1: Belge İncelemede (Mersin Deniz Ticareti Dergisi) Elde Edilen Bulgular

Konu Başlığı	Sorun Alanları ve Yakınmalar	Periyod	Sayı, Tekrarlanma Sıklığı (Frekans-x/yıl)	Devam Süresi (Yıl)
1	Bürokrasi Uygulamaları	1993-2013	212	20
2	Mevzuat Düzenlemeleri	1993-2013	201	20
3	Eşgüdüm ve Örgütlenme	1993-2013	192	20
4	İstikrar	1993-2013	194	20
5	Deniz Ticareti Hukuku	1993-2013	166	20
6	Denizcilik Bakanlığı	1993-2013	162	20
7	Gümrük Uygulamaları	1993-2013	156	20
8	Uzun Dönemli Ulaştırma Planları	1993-2013	132	20
9	İşletme-Yönetim	1993-2007	121	14
10	Liman Verimliliği	1993-2007	101	14
11	Hizmet Sunum Düzeyi (Liman özelleştirme Öncesi)	1993-2007	97	14
12	Liman İçi Derinlikler	1993-2013	89	20
13	Liman ve Yerel Dinamiklerin Etkileşimi	1993-2013	88	20
14	Altyapı İhtiyacı-Yatırımları	1993-2007	78	14
15	Denizcilik İhtisas Mahkemeleri	1993-2013	75	20
16	Üstyapı ve Teknoloji	1993-2007	64	14
17	Belediyelerin Ulaştırma Problemi İçindeki Yeri	1993-2013	43	20

Tablo 1: Belge İncelemede (Mersin Deniz Ticareti Dergisi) Elde Edilen Bulgular (Devam)

Konu Başlığı	Sorun Alanları ve Yakınmalar	Periyod	Sayı, Tekrarlanma Sıklığı (Frekans-x/yıl)	Devam Süresi (Yıl)
18	Denizcilik İhtisas Finansman Çözümleri	1993-2013	43	20
19	Vergi, Rüsüm ve Harçlar	1993-2007	41	14
20	AB Ulaştırma Politikaları	2000-2010	40	10
21	Hava Limanı İhtiyacı	1993-2013	34	20
22	Liman Özelleştirme Modelleri	1993-2005	32	12
23	Lojistik Politikalar, Uygulamalar	2005-2013	32	8
24	Küresel ve Bölgesel Lojistik Uygulamaları	2005-2013	31	8
25	İnsan Kaynakları	2005-2013	29	8
26	Rekabet Yönetimi	2007-2013	28	6
27	Çok Modlu Entegre Taşımacılık Modelleri	2005-2013	28	8
28	Liman Tarifeleri	2007-2013	27	6
29	Deniz Turizmi	2005-2013	26	8
30	Güvenlik	1993-2007	23	14
31	Serbest Bölgeler	2000-2013	23	13
32	Tanıtım-Pazarlama	2005-2013	23	8
33	Uluslararası Ulaştırma Koridorları	2003-2013	22	10
34	Liman Rekabetinin Sağlanması	2005-2013	22	8
35	Lojistik İhtisas Bölgesi	2006-2013	21	7

Tablo 1: Belge İncelemede (Mersin Deniz Ticareti Dergisi) Elde Edilen Bulgular (Devam)

Konu Başlığı	Sorun Alanları ve Yakınmalar	Periyod	Sayı, Tekrarlanma Sıklığı (Frekans-x/yıl)	Devam Süresi (Yıl)
36	Hizmet Sunum Düzeyi (Liman Özelleştirme Sonrası)	2007-2013	20	6
37	Tersane İhtiyacı	2006-2013	12	7
38	Yeni Konteyner Limanı Projesi ve İhtiyacın Değerlendirilmesi	2009-2013	9	4

4.3. Bulguların İrdelenmesi

1800'lerin sonundan ticaret hacminin ve dolayısıyla ulaşırmaya yönelik talebin arttığı, ancak ulaştırma arzının altyapı ve hizmet olarak bunu karşılayamadığı dönemden başlayarak benzer sorun alanlarının halen ortada olduğu görülmektedir.

İskeleler dönemi ile modern liman tesisi sonrası dönemde yaşanan sorun alanları ile beklentilerin paralellik gösterdiği görülmektedir. Bu durum, ticaret ve ulaştırma sorunsalında paradigmanın küçük değişiklikler göstermekle birlikte temel olarak aynılığını koruduğunu açıkça göstermektedir. Değişen sadece teknoloji ile birlikte taşıma vasıta ve kaplarıdır. Müşterinin altyapı ve hizmet talebi-beklentisi aynı şekilde devam etmektedir.

Bugüne kadar uygulanan ulaştırma/ticaret/lojistik politikalarının bu beklentileri karşılayamadığı aşikardır. Beklenti, bürokratik işlemlerin ve mevzuatın kolaylaştırılması-basitleştirilmesi, kurumsal örgütlenme ve eşgüdüm mekanizmaları ile bunun devamının garanti altına alınmasıdır. Elbette oluşturulan bu sistemin değişken politika uygulamaları ile istikrarsızlaştırılmaması bir diğer beklentidir.

Belge incelemesi kapsamında elde edilen verilerin analizi sonucu ortaya çıkan frekans tablosu incelendiğinde, yukarıda bahsedilen önermenin ispatlandığı görülmektedir. Bulgulara; Bürokrasi

Uygulamaları, Mevzuat Düzenlemeleri, Eşgüdüm ve Örgütlenme ile İstikrar beklentisi çok yüksek bir frekansla ön sıralarda yer almaktadır.

Tablonun incelenmesi sonucu yüksek frekans ile ilk dört sırayı alan yakınmaların tamamının kamu yönteminin tasarrufunda ve yetkisinde olan konular olduğu açıkça görülmektedir. Öncelikle bürokratik işlemlerin ve süreçlerin basitleştirilmesi, hızlandırılması ve azaltılması büyük önem taşımaktadır.

Bununla birlikte; “oyunun kuralını” belirleyen mevzuat düzenlemeleri ile bunların uygulanmasından doğan sonuçlara gönderme yapan eşgüdüm ve örgütlenme konusu da önemli bir yakınma olarak ortada durmaktadır. Tüm bu yakınmaların yanında bir diğer önemli beklenti eksikleriyle birlikte mevcut durumun en azından sürdürülerek istikrarın sağlanmasıdır. Politika yapıcı ve uygulayıcı olarak kamu yönetiminin öncelikli sorun alanlarının çözümüne yönelik stratejiler geliştirmesi gerekliliktir.

Bulgular kapsamında;

- Bürokrasinin hızlandırılması ve işlemlerin basitleştirilmesi,
- Mevzuatın AB kurallarına uyumlu, basit ve güncel gelişme ve ihtiyaçları karşılar hale dönüştürülmesi,
- Hızlı, güvenilir, basit ve sürdürülebilir bir gümrük sisteminin geliştirilmesi,
- Yerel ve ulusal seviyede meslek örgütlerinin politika oluşturma ve uygulamasında daha etkin olarak yer almasının sağlanması,
- Uzun vadeli plan ve programların sivil toplum-meslek örgütleri ile istişare edilerek, geniş bir tabana sahip şekilde ve kabul görmüş olarak hazırlanması ve daha da önemlisi sadakatle uygulanması,
- Lojistiğin ulaştırmadan farklı bir olgu oluşundan hareketle ayrı bir planlama ve yasal düzenlemeye kavuşturulması,
- Başta limanlarda ve lojistik odaklarda olmak üzere uygun rekabet ortamının oluşması yönünde politikaların uygulanması,
- Yeni liman ve lojistik odak planlamalarının talep ve rekabet eksenli olarak değerlendirilmesi,
- Uluslar arası örgüt ve oluşumlarda aktif rol alınması ve uluslar arası taşıma koridorlarında konumlanması, öneriler olarak belirlenmiştir.

5. SONUÇ

Tarihsel süreç içerisinde araştırmanın örneklemini oluşturan Mersin'e bakılacak olursa, kentin basit bir köy iken gelişerek kısa sayılabilecek bir süre içerisinde bir ulaştırma/ticaret/lojistik merkezine dönüşmesinin hikayesi bu araştırma ile ortaya çıkarılmaktadır.

Yerel ve ulusal çapta ve hatta kuruluş aşamasında küresel çapta uygulanan ulaştırma ve ticaret politikalarının etkileri-sonuçları ile sorun alanlarının araştırma bulgularıyla ortaya konulmuştur.

Elde edilen bulgulardan anlaşılacağı üzere ulaştırma ve lojistik problemi ortadadır ve neredeyse tüm paydaşlar tarafından büyük bir uzlaşma ile tanımlanmaktadır. Aynı paydaşlar çözümüne yönelik hemen hemen aynı önerileri getirmektedirler. Diğer bir deyişle aslında sorun ve çözüm tüm boyutlarıyla herkesçe bilinmektedir. Bu nedenle gerçekte çözümün de çok basit olabileceği söylenebilir. Bugüne kadar bahsedilen bu basit çözümlerin uygulanmamasının bilimsel veri toplama teknikleri ile ulaşılamayan verilerin var olduğunun bir işareti olduğu düşünülmektedir.

Elde edilen bulguların bir çeşit "alınan dersler" felsefesiyle ulaştırma/ticaret/lojistik merkezi olma hedefiyle politikalar üreten ve yürüten bölgeler için de kullanılabilmesi değerlendirilmektedir.

Sonuç olarak ulusal ve bölgesel seviyede üzerinde uzlaşmış geniş bir düşünsel tabana oturan uzun dönemli planlamaların yapılması ve sadakatle uygulanmasının yanında çağdaş mevzuat ve basit bürokrasi ile ulaştırma ve lojistik probleminde rekabetçi sonuçlara ulaşılabileceği düşünülmektedir.

Belge incelemesinin yapısında var olan kaynağın taraflılığının bu araştırmada da bulguları etkilemesi araştırmanın kısıtı olarak karşımıza çıkmaktadır. Gelecek araştırmalarda bu kısıttan yola çıkarak aynı coğrafi bölgeye yönelik arşiv verileri kullanılarak yeni bir çalışma yapılabilir ve her iki araştırmanın sonuçları karşılaştırılarak çok kıymetli bulgulara ulaşılabilir.

KAYNAKLAR

Akdoğan, R. (1993). Mersin Limanı'nda bedraka vergisi kaldırılmalıdır. *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, 11, 38-39.

Atat, J. (2008). Lojistik üs 30 bin kişiye iş kapısı olacak. *Deniz Ticareti Dergisi*, 154, 20-22

Bailey, K.D. (1982). *Methods of Social Research* (2. Baskı). New York: The Free Press.

Baş, T. & Akturan, U. (2008). *Nitel Araştırma Yöntemleri NVivo 7.0 ile Nitel Veri Analizi*, Ankara: Seçkin Yayınları.

Durak, S. (2006). *1929 dünya ekonomik buhranı'nın Mersin Limanı üzerine etkileri*, Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.

Duverger, M. (1973). *Sosyal Bilimlere Giriş: Metodoloji Açısından* (Çev: Ünsal Oskay), Ankara: Bilgi Yayınevi.

Güneş, G.A., (2010). *Mersin Levanten yapıları üzerine bir inceleme*, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Adana.

Kaynak, M. (2004). Ulaştırmada yeni eğilimler ve bölgesel lojistik güç olma potansiyeli. *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, 112,16-19

Koçak, E. (2007). Lojistik üs olma yolunda lojistik inovasyon politikaları ve Mersin RIS Projesi, 8. *İyileştirme Kalite Kongresi Bildiriler Kitabı*, Düzenleyen Donanma Komutanlığı. Kocaeli. 6-8 Ekim 2007.

Kükner, A. (1994). Ülkemiz ve bölgemizin denizcilikteki konumu konulu oturum. *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, 20, 10.

Kükner, A. & Demirel, V. (2000). *Mersin liman incelemesi raporu*. İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi, İstanbul, 92-93.

Lokmanoğlu, C. (1993). Mersin limanı kaybedilebilir. *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, 8, 3.

Mazak, M., & Doğan, A. (2014). *Osmanlı Arşiv Vesikaları ve Fotoğraflarla Mersin Limanı Tarihi*. İstanbul: Yeditepe Yayınevi.

Mersin Deniz Ticaret Odası (1993 – 2013). *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, Mersin.

Özkenel, H.N. (1994), Denizcilikte Mersin. *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, 30, 4-7.

Rummel, J.F. (1968). *Eğitimde Araştırmaya Giriş* (Çev:R.Taşçıoğlu). Ankara: Ajans Türk Yayınları.

Tez, İ. (1993). Limanların işlevleri ve ekonomik etki ve katkılarını saptama çalışması. *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, 8,5-6.

Turaboğlu, T., Ekiz, D.Z., & Karaoğlu, M. (2008). Kentsel lojistik merkez olma yolundaki Mersin’de lojistik ar-ge altyapısının oluşturulması, *Mersin Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (ss. 1245-1276). Düzenleyen Mersin Üniversitesi. Mersin. 19-22 Kasım 2008.

Wilking, D. (2000). *Mersin Limanı’nda var olan avantajların, zaafların, gelecekte beklenen fırsat ve tehlikelerin kısa değerlendirilmesi raporu*. Mersin Ticaret ve Sanayi Odası ve Mersin Deniz Ticaret Odası, Mersin, 29-33.

Yıldırım, A., & Şimşek, H. (2008). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Yoksulbakan, A.R. (1993). Söz limandan dışarı, *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, 8, 9-11.

EK Tablo 1: 1993 – 2013 Yılları Arası Dönemde Mersin'in Lojistik Konusunda Belge Analizi Yoluyla Belirlenen Sorun Alanları ile Çözüm Önerileri ve Girişimleri Kronolojik Özet Tablosu

Dönem	Sorun Alanları	Çözüm Öneri ve Girişimleri
1993	Limanda Hırsızlık, Konteyner Yükleme, Liman Karayolu, Yük Elleçleme Donanımı, Konteynerin Hukuki Durumu, Liman Yönetimi, Verimlilik, Vergi politikaları, Formaliteler, Ağır Bürokrasi, Eşgüdüm, Altyapı, Teçhizat, Finansman, Siyasi Müdahaleler, Denizcilik ve Lojistik Eğitimi	Özerk (otonom) Liman, Yönetimde yerel yönetim ve STK lara yetki, Ulusal Denizcilik politikası, Rekabetçi gücün kazandırılması, İstihdamda liyakat esası, Liman-Hinterland bağlantıları, Özelleştirme, Mevzuatın basitleştirilmesi, Denizcilik Bakanlığı kurulması, Türk Bayraklı gemilerin kayrılması
1994	Limana Hizmet Düzeyi, Özelleştirmede Kaygılar, Mevcut Çalışanların Hakları	Özelleştirmede Uzman Kuruluşların Tercihi, Etkinlik, Rekabet Gücü, Özelleştirmede yeni tekelleşmelere meydan vermeme
1995	Rakip Limanların Politikaları	Modernizasyon, Ana konteyner limanı, Yeni Havalimanı
1996	Rakip limanların pazarda artan payı	Konteyner Aktarma Merkezi
1997	Mevzuat, Özelleştirme	Denizcilik Bakanlığı, Bölgesel Havalimanı
1998	Benzer sorunlar ve ihtiyaçlar	
1999	Limana Performansı, Gemi Bakım-Onarım Tesisi, Finansman	Denizcilik İhtisas Bankası
2000	Dünyada gelişen taşıma biçimleri ve ulaştırma koridorları ile yaşanan sıkı rekabet, Küreselleşme, Bilgisayar ortamında bütünleşik işlemler, Yetki karmaşası, Denetimlerde kargaşa, Bürokrasi, Gümrük işlemleri, Verimlilik, Pazarlama ve Tanıtım	Küresel gelişmelerin izlenmesi ve uyum
2001	İstikrarsızlık, AB ulaştırma politikalarına uyum	Siyasi istikrarın sağlanması. Uzun dönemli planların sadakatle uygulanması
2002	Limana özelleştirmesinde belirsizlik	Uzun dönemli özelleştirme programlarının yapılarak sadakatle uygulanması
2003	Rekabet, Limanın lojistik anlamda değerlendirilememesi	Uluslararası ulaştırma koridorlarında etkin yer alma, Geniş katılımlı özerk liman

EK Tablo 1: 1993 – 2013 Yılları Arası Dönemde Mersin’in Lojistik Konusunda Belge Analizi Yoluyla Belirlenen Sorun Alanları ile Çözüm Önerileri ve Girişimleri Kronolojik Özet Tablosu (Devam)

Dönem	Sorun Alanları	Çözüm Öneri ve Girişimleri
2004	Avrupa’daki ulaşım sistemlerinin Bütünleştirilmesine uyum	Bölgesel Lojistik güç haline gelme, Çoklu taşımacılık anlayışı
2005	Sermaye Yetersizliği, Limanın tek parça halinde özelleştirilmesi ile yeni özel sektör tekeli oluşması endişeleri	Sağlıklı rekabet ortamı oluşumunu destekleyici politikaların uygulanması.
2006	Mersin Serbest Bölgesinde yeni / ek vergilendirme	Mersin Bölgesel İnovasyon Stratejisi, Lojistik Merkez Oluşturma
2007	Müşteri Tatmini, Yeşil Lojistik	Mersin Lojistik Platformu, Lojistik İhtisas Bölgesi, Küresel ulaşım ve lojistik Politikaları, TRACECA’ya bağlantı
2008		Mersin Lojistik Strateji Planı, Lojistik ve Dış ticaret Araştırma Merkezi
2009	Karayolu trafik yükü	Limana tamamlayıcısı olacak tesisler, TCDD Yenice Lojistik Köyü Projesi, UDH Bakanlığı 2009-2013 Strateji Planı, Yük taşımacılığının demiryollarına kaydırılması
2010		Limana Kapasite Artırımı Yatırımları Liman –STK- Kamu işbirliği, Mersin-Tarsus OSB