



Maiden Castle // Kız Kalesi

Having the potential to be the most important port city in the Eastern Mediterranean, Mersin is very much troubled by the bureaucracy relating to the port and marina privatizations and establishment of the shipyard, as well as the missed opportunities of investments in the city. So it is unable to use its existing potentials and develop. The local authorities try to get rid of these troubles with the regional development plans.

WESTERN WIND BLOWS FROM THE SOUTH BATI RÜZGARİ GÜNEYDEN ESİYOR

MELİKE ASLI ŞAHİNSOY

Doğu Akdeniz'in en iddialı liman kenti olabilecek Mersin; liman, marina özelleştirmesi, tersane yapımı gibi konuların bürokrasiye takılması ve şehrin yapılacak yatırım olanaklarını kaçırmamasından dolayı oldukça dertli. Şehir, var olan potansiyelini kullanamadığı gibi, gelişim de gösteremiyor. Şu anda ise hedeflenen bölgesel kalkınma ile bu zincir kırılmaya çalışılıyor.

Even though many plans and projects are envisaged for Mersin, for which it is obvious and also often stated that it has many potentials, it does not elude observation that they have a bit closed attitude towards innovations. Having met much negativity one after the other, the maritime industry in Mersin tries to act with deliberation. Turkey's realities become more

Çok fazla potansiyeli olduğu hem aşık olan, hem de sürekli dile getirilen Mersin için oldukça fazla plan kurulup yeni projeler öngörülse de; yeniliklere kapalı tavırları gözden kaçmıyor. Ardarda olumsuzluklarla karşılaşan Mersin denizcilik sektörü, temkinli davranmaya çalışıyor. Türkiye'nin gerçekleri de; birçok hayal ve plana rağmen, kendini göstermeden edemiyor.



apparent in spite of many dreams and plans. Particularly the fact that the shipyard planned to be built in Tasucu cannot be opened in one way or another, and that the marinas are in a vicious circle, as well as the matters experienced following the privatization of the port, and the fuel smuggling problem in the region stand as distressing problems before the industry.

Privatization of the port and opening of the shipyard have received support from many organizations and establishments in the region for 7-8 years, but the resulting tragicomic picture relating to the establishment of the Tasucu Shipyard has upset everyone. Cihad Lokmanoglu, Chairman of the Mersin Chamber of Shipping, said they experienced many misfortunes relating to the shipyard, adding that, "There is Istanbul on one side and the back country on the other in Turkey. Things are settled more easily in Istanbul and Ankara. When it comes to the back country, things become more difficult and therefore you have to work harder. However, Tasucu is an ideal location for a shipyard."

Mersin has enjoyed very glorious times throughout its history, and is a highly cosmopolitan city in economic and cultural terms. It is as if its mythological name 'Zephyros' meaning 'Western Wind' implies it as a port city with a large hinterland. At a time of recent economic distress, they came up with the regional development concept, aiming a total development of Mersin. We had an interview with Mr. Kadri Saman, Chairman of the Mersin Chamber of Trade and Industry, and Ms. Oya Uysal, Project Manager, about the statements made by many in the sector about the fact that all sectors would come together and cooperate. Accordingly, they aim a three-legged project covering the three major industries: agriculture and agriculture-based industries, logistics and service, and tourism. The projects are distributed based on the major industries in the city. There is a great excitement in the region in terms of becoming a logistics base.

Furthermore, the Third Regional Innovation Forum was organized by the Chamber of Trade and Industry, forming a platform where the youth are encouraged towards creation. The forum is important for it provides assistance for establishment of partnerships or finding sponsors to ensure subsequent implementation of the projects.

One of the striking sectors in Mersin is the fuel sector. Standpoints of companies, with which we discussed the matter of fuel smuggling in the region, vary. The investments of the Siyam Petrolculuk are remarkable. Murat Cavdar, the Corporate Relations Executive of the company, said that they would construct a platform in the Mediterranean and that they aimed to be the one and only. They say consequently they would be able to supply fuel to vessels from the Middle East.

Özellikle Taşucu'nda planlanan tersanenin bir türlü açılması, marinaların içinde bulunduğu kısır döngü, limanın özelleştirilmesinin ardından yaşananlar ve bölgedeki kaçak akaryakıt sorunu sektörün üzücü sorunlarından olarak sıvırılıyor.

Limanın özelleştirilmesi ve tersanenin açılması 7-8 senedir bölgedeki çoğu oluşumun desteğini görmüş, ancak Taşucu Tersanesi'nin kurulması ile ilgili olarak ortaya çıkan trajikomik tablo herkesi üzmeye yetmiş. Mersin Deniz Ticaret Odası Başkanı Cihad Lokmanoğlu tersane konusunda çok büyük şanssızlıklar yaşadıklarını dile getiriyor ve ekliyor: "Türkiye'de bir taşra, bir de İstanbul var. İstanbul'da, Ankara'da işler çok daha kolay çözülüyor. Taşra olunca işler zorlaşıyor ve insan biraz terliyor. Oysa Taşucu, tersane olabilecek en ideal yer."

Mersin geçmişten bu yana çok parlak dönemler yaşamış, ekonomik ve kültürel olarak son derece kozmopolit bir şehir. 'Batı rüzgarı' anlamına gelen mitolojik ismi 'Zephyros'un hakkını ise, geniş hinterlanda sahip olan bir liman kenti olması özelliği ile veriyor. Son dönemde ekonomik olarak sıkıntıya girildiğinde oluşturulan bölgesel kalkınma kavramı ile Mersin'in topyekün kalkınması hedefleniyor. Sektörden birçok kişinin tüm sektörler biraraya gelerek işbirliği gerçekleştirecekleri yönündeki açıklamalarından yola çıkarak Mersin Sanayi ve Ticaret Odası Başkanı Kadri Şaman ve Proje Müdürü Oya Uysal ile görüştük. Buna göre; 3 temel sektörü, tarım ve tarıma dayalı sanayi, lojistik ve hizmet ile turizm sektörlerini içeren 3 ayaklı bir proje hedeflendiğini öğrendik. Projeler şehirdeki en önemli sektörler baz alınarak dağılmış durumda. Şehrin özellikle bir lojistik merkezi olması konusunda ciddi heyecan hakim. Ayrıca, Sanayi ve Ticaret Odası bünyesinde düzenlenen III. Bölgesel inovasyon forumunun 20'li yaşlardaki gençlerin, yaratmaya teşvik edildiği platformun oldukça ses getireceği ifade ediliyor. Forum, ortaya çıkan projelerin daha sonra sürdürülebilmesi amacıyla ortaklıklar kurulmasına veya sponsorluk bulunmasına da yardımcı olduğu için önem taşıyor.

Mersin'de göze çarpan sektörlerden birisi de akaryakıt sektörü. Görüştüğümüz firmaların bölgedeki kaçak akaryakıt sorununa bakış açıları farklılıklar gösteriyor. Siyam Petrolcülük'ün yatırımları dikkat çekici. Kurumsal İlişkiler Sorumlusu Murat Çavdar, Akdeniz'de bir platform kuracaklarını ve tek olmayı hedeflediklerini dile getiriyor. Bu şekilde Ortadoğu'dan gelen gemilere akaryakıt verebileceklerini söylüyorlar.



Issues faced during the privatization process of the port, as well as those that arose following the privatization, led to some distress. Of course there are many people who are not pleased with this situation, but they rather remained in the background. When they act with the private sector's sense, many companies cannot reject it, and it is generally believed that the port would do better with the new management. To be operated by a giant company like PSA, the biggest port operator in the world, the Mersin Port has big goals.

According to Filip Tahinci, the partner of Atako Uluslararası Tasimacilik, Denizcilik ve Tic. Ltd. Sti. (Atako Shipping), Mersin's handicap is its lack of enterprising companies. Tahinci said, "There are not many figures that have made big investments and run after new projects. It is obvious that Mersin is rather underdeveloped compared to cities like Kayseri, Gaziantep, Konya and Maras. For that reason, the Mersin Port serves by following the developments in this outer region. Mersin Port provides services for exports and imports of the industries there. Mersin lacks that part. There are not many things done with an enterprising point of view." Tahinci also added that the Mersin Chamber of Shipping and Mersin Chamber of Trade and Industry was struggling to overcome this situation.

Limanın özelleşme süreci kadar özelleştikten sonra yaşananlar da birtakım sıkıntıları beraberinde getirdi. Bu durumdan memnun olmayan ve ekmek kapılarının kapandığını düşünen, elbette birçok insan oldu ama küçük ölçekli sesler olarak kaldılar. Özel sektör mantığı ile hareket edilince birçok firma buna hayır demiyor ve limanın yeni yönetimle daha iyi işler yapacağına inanılıyor. Dünyanın en büyük liman işletmecisi olan PSA (Port of Singapore Authority) gibi bir firmanın devraldığı Mersin Limanı için hedefler büyük.

Atako Uluslararası Taşımacılık, Denizcilik ve Tic. Ltd. Şti. ortağı Filip Tahinci'ye göre Mersin'in eksisi, bünyesinde pek fazla müteşebbis firmalar barındırmaması. "Büyük yatırımlar yapıp yeni projeler peşinden koşan bir karakter pek oluşmamış. Kayseri, Gaziantep, Konya, Maraş gibi şehirleri örnek aldığımız takdirde Mersin'in biraz daha geri kaldığı ortada. O yüzden de Mersin Limanı dış bölgedeki gelişmeleri takip ederek hizmet veriyor. Oralardaki sanayilerin ihracat ve ithalatlarını Mersin Limanı sağlıyor. Mersin'de girişimci bakış açısıyla fazla çalışmalar yapılmamış." diyen Tahinci, şu anda Mersin Deniz Ticaret Odası ve Mersin Sanayi ve Ticaret Odası'nın bunun aşılması için uğraştığını belirtiyor.

LOGISTICS BASE: MERSİN

Mersin, having experienced many brilliant periods throughout its history is highly cosmopolitan in economic and cultural terms and it has always been a major center of trade since it is a port city. In recent periods of economic distress, experts from within and out of the country were invited to discuss what should be done, and this initiative resulted in the concept of "regional development".

LOJİSTİK ÜS: MERSİN

Mersin geçmişten bu yana çok parlak dönemler yaşamış, ekonomik ve kültürel açıdan çok kozmopolit bir şehir ve bir liman kenti olması ile her zaman ticaret merkezi idi. Son dönemde ekonomik olarak sıkıntıya girildiğinde ise yurt içi ve yurt dışından uzmanlar getirtilerek ne yapılması gerektiği tartışıldı, ardından da "bölgesel kalkınma" kavramı ortaya çıktı.

At times when there were no regional development agencies in Turkey, a development agency was established in Çukurova in 2002 in cooperation with the State Planning Organization. Currently, Mersin tries to create distinction by putting forth the "innovation" concept. Accordingly, the three major industries in Mersin, i.e. logistics and services, tourism and agriculture, and agriculture-based industries, are taken under close scrutiny, thus aiming industrial development through investments. Mersin is the major city in Turkey in agricultural production in terms of fresh fruit and vegetables and citrus fruit. Agricultural products correspond to 35% of all exports from the city and 56% of the workforce is employed in the agricultural industry. This industry is followed by the logistics sector on account of the port and the free zone. There is a great excitement in the region in terms of becoming a logistics base.

Türkiye'de daha bölgesel kalkınma ajansları yok iken, 2002'de Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) ile ortak çalışmalar sonucu Çukurova'da bir kalkınma ajansı kuruldu. Mersin şu anda "inovasyon" (yenilik) kavramını ortaya atarak farklılık yaratmaya çalışıyor. Buna göre, Mersin'de en yoğun olan 3 temel sektör lojistik ve hizmet, turizm ve tarım ve tarıma dayalı sanayi mercek altına alınıyor ve yatırımlar yapılarak sektörel kalkınma hedefleniyor. Türkiye'nin yaş sebze-meyve ve narenciye konusunda en önemli tarımsal üretimi yapan şehirlerinden biri Mersin. Şehirden yapılan ihracatın %35'i de tarımdan sağlanıyor ve kentteki işgücünün %56'sı tarımda çalışıyor. Bu rakamı liman ve serbest bölgeden dolayı lojistik sektörü takip ediyor. Lojistik üs olma konusunda bölgede büyük bir heyecan hakim.

MERSİN LACKS ONE LEG **MERSİN'İN BİR BACAĞI EKSİK**



As from the date it was founded, Mersin has always been a logistics hub. Being the transit gateway for the Anatolia and the Middle East, Mersin has a considerably wide hinterland covering Kayseri, Gaziantep, Konya, Kahramanmaraş and Niğde. This city is a significant hub, and there are many serious actors that provide support to this hub. The most significant of these are the Mersin Port and Mesbas, the first free zone in Turkey. As of 2006, along with the whole hinterland, Mersin's foreign trade volume was 8 billion dollars.

There is one leg missing here, i.e. there are no airports. In order to complete the actors in this sector, an international airport for passenger and cargo transportation is necessary. It has motorway and railway connections, and its infrastructure in that sense is strong. The logistics center we are working on in cooperation with the Ministry will also act as a complementary factor. Mersin will be the most important logistics base in Turkey and the investments to be made will further boost this momentum.

Kuruluş tarihinden itibaren Mersin Anadolu'nun bir lojistik merkezi idi. Hem Anadolu'nun hem Ortadoğu'nun transit giriş çıkış kapısı olan Mersin, içinde Kayseri, Gaziantep, Konya, Kahramanmaraş ve Niğde'nin bulunduğu çok geniş bir hinterlanda sahip. Ciddi bir merkez burası ve bu merkezi destekleyen çok ciddi aktörler var. Bunların başında liman ve bir de Türkiye'nin kurulan ilk serbest bölgesi olan Mesbaş geliyor. 2006 yılında tüm hinterlandı ile beraber Mersin'in dış ticaret hacmi 8 milyar dolardı.

Burada bir bacak eksik; o da havaalanının olmaması. Bu sektörün aktörlerinin tamamlanabilmesi için uluslararası yolcu ve kargo taşımacılığı yapacak bir havaalanına ihtiyaç var. Otoban bağlantısı ve demiryolu bağlantısı var, bu açıdan altyapısı güçlü. Bakanlıkla beraber çalıştığımız lojistik merkez de tamamlayıcı bir unsur olacak. Mersin Türkiye'nin en önemli lojistik üssü olacak ve yapılacak yatırımlar lojistik hareketi daha da hızlandıracak.