



Mehmet Emin EKMEN
Mersin Milletvekili
DEVA Partisi Genel Başkan Yardımcısı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Hazine ve Maliye Bakanı Sayın Mehmet ŞİMŞEK tarafından Anayasanın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ıncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim. 17.04.2026

Mersin Milletvekili
Mehmet Emin EKMEN

Mersin, Türkiye dış ticaretinin omurgası ve Akdeniz bölgesinin en stratejik lojistik düğüm noktasıdır. Ancak Mersin Haberci Gazetesi'nden Hediye Eroğlu'nun haberleştirdiği Mersin Ticaret ve Sanayi Odası (MTSO) 2025/2026 Lojistik Eğilimler Araştırması, bu stratejik devin "finansal bir felce" uğradığını kanıtlamaktadır. İşletmelerin %84,38'inin finansmana erişimi birincil sorun olarak görmesi ve bu oranın 2026 beklentilerinde %85,16'ya tırmanması, sektörün sermaye stokunun tükendiğini ve kredi kanallarının tamamen tıkanıdığını göstermektedir.

Finansman maliyetlerinin (faiz ve komisyonlar) işletme sermayesini yutması, firmaları nakit akışını sürdürebilmek için "zararına satış" yapmaya zorlamaktadır. Katılımcıların %93,75'inin fiyat rekabetini ana sorun olarak işaret etmesi, sektörde hizmet kalitesinin yerini "en düşük fiyat" mecburiyetine bıraktığını, bunun da uzun vadede araç parkının eskimesine ve hizmet kalitesinin çökmesine yol açacağını belgelemektedir.

Rapordaki en sarsıcı verilerden biri, yabancı yatırımcı ilgisindeki %60,94'lük düşüştür. Makroekonomik hedeflere duyulan güvensizlik, Mersin lojistiğini küresel sermaye için bir "risk alanı" haline getirmiştir. Yatırımın durması, sadece yeni depo veya liman sahası yapılamaması değil, küresel lojistik ağlarından dışlanma riskini de beraberinde getirmektedir.



43603

Mehmet Emin EKMEN
Mersin Milletvekili
DEVA Partisi Genel Başkan Yardımcısı

Finansman bariyeri, sektörün geleceği olan teknolojik dönüşümü de imkânsız kılmaktadır. İşletmelerin %67,19'u inovasyon eksikliğinden şikâyet ederken, sermaye yetersizliği nedeniyle "Yapay Zekâ ve Blokzincir" tabanlı modern lojistik çözümlerine yatırım yapılamamaktadır. Bu durum, Mersinli firmaların uluslararası dev lojistik şirketleri karşısında rekabet gücünü sıfıra indirmektedir.

Finansal daralma, insan kaynağını da vurmuştur. İşletmelerin %68,75'i nitelikli istihdam sorunu yaşarken, bütçe darlığı nedeniyle personel eğitim harcamaları durma noktasına gelmiştir. Firmaların %93,75'inin "mevcut müşteriyi koruma" gibi defansif bir stratejiye hapsolması, büyüme vizyonunun yerini "ayakta kalma" sancısına bıraktığını tescil etmektedir.

Mersin lojistiğindeki bu finansal abluka, sadece bir şehrin ticaret sorunu değildir. Liman – demiryolu entegrasyonundan, gümrükleme hızına kadar tüm süreçlerin maliyet kıskacında olması, Türkiye'nin ihracat birim maliyetlerini artırmakta ve dış ticareti kırılganlaştırmaktadır. Mersin lojistiği durursa, Türkiye'nin dış ticaret kalbi durur.

Bu bağlamda;

1. MTSO raporunda yer alan verilere göre, Mersin lojistik sektöründe %85,16 seviyesine ulaşan "finansmana erişim" sorunu karşısında, Bakanlığınızın uyguladığı sıkı para politikasının stratejik sektörler üzerindeki yıkıcı etkisini hafifletmek adına, lojistik firmalarına özel bir "Kredi Garanti Fonu (KGF)" paketi tanımlanacak mıdır?
2. Kredi koşullarındaki aşırı sıkılaşma ve artan finansman maliyetleri nedeniyle işletme sermayesi tükenen firmalar için düşük faizli "Lojistik Can Suyu Kredisi" verilmesi gündeminizde midir?
3. Gazeteci Hediye Eroğlu'nun paylaştığı verilerde yer alan, yabancı yatırımcı ilgisindeki %60,94'lük belirgin azalışın makroekonomik istikrar hedefleriniz üzerindeki etkisi nasıl değerlendirilmektedir?
4. Yatırım iştahının sönmesi ve yabancı sermayenin Mersin'den uzaklaşması karşısında, bölgedeki lojistik yatırımlarını cazip kılacak "Vergi İstisnası" veya "Hızlandırılmış Amortisman" gibi teşvikler planlanmakta mıdır?



43603

Mehmet Emin EKMEN
Mersin Milletvekili
DEVA Partisi Genel Başkan Yardımcısı

5. Sektör temsilcilerinin Türkiye'nin makroekonomik hedeflerinin gerçekleşmesine yönelik taşıdığı belirgin güvensizlik, Bakanlığınızın Orta Vadeli Program (OVP) hedefleriyle ne ölçüde örtüşmektedir? Yerel ekonominin ana aktörlerindeki bu güven kaybını onarmak için hangi somut adımlar atılacaktır?
6. İşletmelerin %93,75'inin fiyat rekabetini ana sorun olarak işaret etmesi ve kâr marjlarının sıfıra yaklaşması, sektörde vergi tahsilat kapasitesini nasıl etkilemektedir?
7. Enflasyon muhasebesi ve artan operasyonel maliyetler (akaryakıt, enerji, işçilik) altında ezilen lojistik sektörü için "ÖTV İndirimi" veya "Enerji Destek Fonu" gibi maliyet düşürücü bir düzenleme yapılması düşünülmekte midir?
8. Firmaların %93,75'inin yeni yatırım yerine "mevcut müşteriye elde tutma" stratejisine geçerek "defansif mod"a bürünmesi, Bakanlığınızın büyüme ve ihracat hedefleri önünde bir risk teşkil etmekte midir?
9. Yatırım iştahı zayıf seyreden lojistik sektöründe, sermaye birikimini yeniden başlatmak amacıyla "Yatırıma Katkı Payı" oranlarında Mersin özelinde bir artışa gidilecek midir?
10. Sektördeki %67,19'luk inovasyon eksikliğinin temel nedeninin finansmana erişim bariyeri olduğu gerçeği karşısında, firmaların yapay zekâ, otomasyon ve yeşil lojistik yatırımlarını finanse edebilmeleri için alternatif modeller geliştirilecek midir?