



Mehmet Emin EKMEN
Mersin Milletvekili
DEVA Partisi Genel Başkan Yardımcısı

43665

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ticaret Bakanı Sayın Ömer BOLAT 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 tıkanıldığını 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.



43665

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 müşteriye 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 kısılcacında olması, Türkiye'nin ihracat birim maliyetlerini artırmakta ve dış ticareti kırılganlaştırmaktadır. Mersin lojistiği durursa, Türkiye'nin dış ticaret kalbi durur.

Bu bağlamda;

1. Türkiye'nin dış ticaret hacminin ana taşıyıcısı olan Mersin lojistik sektöründe, 2025 yılında yaşanan belirgin talep daralması ve 2026 yılına dair sınırlı toparlanma beklentisi, Türkiye'nin toplam ihracat hedefleri önünde bir "hizmet kapasitesi bariyeri" oluşturmakta mıdır?
2. Lojistik talebindeki bu azalmanın, Mersin üzerinden yapılan transit ticaret hacmine yansımaları ne orandadır?
3. İşletmelerin %93,75'inin yeni pazar arayışı yerine "mevcut müşteriye elde tutma" stratejisine geçmesi, kentin küresel lojistik ağlarındaki rekabet gücünün zayıfladığına mı işaret etmektedir?
4. Firmaların agresif genişlemeden kaçınıp "defansif mod"a bürünmesi karşısında, Bakanlığınızın Mersinli lojistik firmalarına yönelik yeni uluslararası network ve pazar geliştirme destekleri var mıdır?



43665

Mehmet Emin EKMEN
Mersin Milletvekili
DEVA Partisi Genel Başkan Yardımcısı

5. Raporda belirtilen %67,19 oranındaki inovasyon eksikliği ve katma değerli hizmetlerin (soğuk zincir, e-ticaret lojistiği, izlenebilirlik vb.) yetersizliği, Mersin'i "sıradan bir nakliye merkezi" konumuna mı hapsetmektedir?
6. Mersin lojistiğini "orta – düşük teknoloji" segmentinden kurtarıp, yüksek katma değerli entegre lojistik çözümlerine geçirecek bir "Sektörel İnovasyon Yol Haritası" hazırlanmış mıdır?
7. Katılımcıların %93,75'inin en büyük sorun olarak "fiyat rekabetini" işaret etmesi, sektörde hizmet kalitesinin ve güvenliğinin ikinci plana atılmasına mı yol açmaktadır?
8. Sektördeki kâr marjlarının çökmesi sonucu oluşan sermaye kaybının, yerli lojistik firmalarının yabancı dev lojistik şirketleri tarafından devralınmasına zemin hazırlayıp hazırlamadığına dair bir inceleme mevcut mudur?
9. İşletmelerin %78,91'inin mevzuat kaynaklı sorunlar, %66,41'inin ise kamu bürokrasisi nedeniyle operasyonel verimlilik kaybı yaşadığı gerçeği ışığında, Mersin Limanı ve Gümrüklerinde "Sıfır Bürokrasi" ve "Tam Dijitalleşme" hedefli bir sadeleştirme çalışması başlatılacak mıdır?
10. Yabancı yatırımcı ilgisindeki %60,94'lük keskin düşüş, Mersin'in küresel ticaret merkezi imajına zarar vermektedir. Bakanlığınızın yurt dışı ticaret müşavirlikleri aracılığıyla "Mersin Lojistik Potansiyeli"ne yönelik özel bir uluslararası tanıtım ve yatırımcı çekme stratejisi bulunmakta mıdır?
11. Firmaların %68,75'inin nitelikli iş gücü bulamaması karşısında, Mersin'deki dış ticaret ve lojistik hacmini yönetecek "uzman personel" yetiştirilmesi amacıyla Bakanlığınızın MTSO ile ortaklaşa yürüttüğü bir eğitim teşvik programı var mıdır?