



Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALOĞLU tarafından yazılı olarak cevaplandırılması için gereğini saygılarımla arz ederim.

Ulaş KARASU
Sivas Milletvekili

TCDD Taşımacılık Anonim Şirketi, daha önce 10 Eylül 2025 tarihinde 40 adet dizel elektrikli ana hat lokomotifi almak için ihale açmış, ancak ihale şartnamesinde “yerlilik” şartının yer almadığı ve teknik koşullarının Avrupalı bir şirketin işaret edildiği, milyonlarca avronun yurtdışındaki bu şirkete gideceği iddialarına basın ve kamuoyu tarafından dikkat çekilmesi üzerine iptal edilmiştir.

Türkiye’deki tek lokomotif üreticisi 130 yıldır TÜRASAŞ’tır. TÜRASAŞ bu lokomotifi önceki üretilenler gibi ağırlıklı kısmını yerli imkanlarla üretebilecek durumda iken bu proje ve ihale ile direkt dış alım planlaması yapılmıştır. Süreç devam ederken, 11.09.2025 tarihinde bu kez de 35 adet için yeni bir ilan (https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tr/ihale/ihale_detay/12306) sayfasında yayınlanmıştır. Bu ilan öncekine göre “esnetilmiş” olmakla birlikte, iptal edilende şartnamede olduğu gibi bazı şartlar aynı şekilde yer almaktadır.

Konu şüphesiz sadece TÜRASAŞ değildir. “Gaziray, Milli Elektrikli Tren, E5000 lokomotiflerinde yerli ve milli sistemler kullanılmaktadır ve bu sistemler “yerli ve milli” olarak tasarlanıp üretiliyorken, neden bu sistemler ihale dokümanında yerli ve milli olarak üretim şartı konulmamaktadır?” sorusu yanıtlanması gereken can alıcı ve yanıtlanması gereken asıl sorudur. Daha önce 80 adet E68000 alımında 8 adet hazır alınmışken, kalan 72 adet TÜRASAŞ ve yerli paydaşları ile Türkiye’de üretilmiştir. İhale dokümanında bu şart koşulmuş, lokomotifler en az %40 yerlilikle üretilmiştir. Yine 20 Adet dizel elektrikli General Electric marka 20 adet lokomotif TÜRASAŞ’a sipariş verilmiş, TÜRASAŞ-GE ortaklığı ile birlikte en %33 yerlilikle üretilmiştir.

Türkiye’de tasarımı ve üretimi mümkün olan sistemlerin ihale dokümanında bir porsantaj oluşturulup “yerli şartı” konulması halinde lokomotiflerin Türkiye’de milli sermaye ile en az %50-55 oranında yerli olarak üretilmesi mümkündür. Bu durumda döviz ihtiyacının had safhada olduğu bir dönemde ülkemizde en az 100-125 milyon euroluk dövizin ülkemizde kalması mümkün olacaktır. Bu çerçevede;

1. İlk ihalenin iptal edilmesinin gerekçesi nedir? İlk ihale şartnamesinde “yerlilik” şartının yer almadığı ve teknik koşullarının Avrupalı bir şirketin işaret edildiği, milyonlarca avronun yurtdışındaki bu şirkete gideceği iddiaları üzerine iptal edildiği doğru mudur?
2. İlk ihale şartnamesinde yer alan koşulları dünyada sadece birkaç yabancı firmanın sağladığı iddiası doğru mudur? Doğru ise bu firmalar hangileridir, daha önce bakanlığınızın yaptığı ihaleleri kazanmış mıdır?
3. İptal kararının sözde “İhale dokümanında güncelleme yapılmasına ihtiyaç duyulması nedeniyle söz konusu ihale iptal edilmiştir” olarak ifade edildikten sonra, yapılan güncellemelerin içeriği nedir?

4. Yeni ihalede lokomotif sayısının, bir öncekine göre düşürülmesinin gerekçesi nedir?
5. Gaziray, Milli Elektrikli Tren, E5000 lokomotiflerinde yerli ve milli sistemler kullanılmaktadır ve bu sistemler "yerli ve milli" olarak tasarlanıp üretiliyorken, neden bu sistemler ihale dokümanında yerli ve milli olarak üretim şartı konulmamaktadır? Yeni ihalenin şartnamesinde de asgari yerlilik oranının yer almamasının gerekçeleri nelerdir?
6. Lokomotif alımlarında birkaç tanesi satın alınıp, diğerleri TÛLOMSAŞ'ta imal edilmişken bu ihale ile neden yerli imalat tercih edilmemektedir?
7. Bu ihalenin yaklaşık maliyeti ne olacaktır? Önergenin yanıtlandığı tarihte ihale gerçekleşmiş ise yaklaşık maliyeti nedir?
8. TÛRASAS Fabrikaları'na neden yeterli teknik eleman işçi ve teknisyen alımı yapılmamaktadır? Alım yapılmadığı gerekçesiyle bakım, tamirat ve imalat aksadığı iddiası doğru mudur? Yeteri kadar bilgi birikimi ve mesleki tecrübeye sahip alımların yapılması ile bu aksaklıkların giderilip bu fabrikaların yerli üretimi teşvik etmesi hükümetinizin gündeminde midir?
9. TÛLOMSAŞ, TÛDEMSAŞ, TÛVASAŞ Fabrikaları ayrı Genel Müdürlük iken Ana Statüleri değiştirilerek Ankara'da kurulan TÛRASAS Genel Müdürlüğü'nün oluşturulmasındaki nedenler nelerdir?