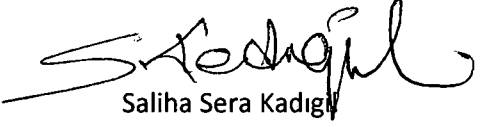


Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96. ve 99'uncu maddeleri uyarınca tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını arz ederim. 03.09.2025



Saliha Sera Kadıoğlu

İstanbul Milletvekili

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), çeken ve çekilen araçların imalatı, bakımı ve onarımı için 1894 yılında Eskişehir'de kurulan Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi A.Ş. Eskişehir Bölge Müdürlüğü, 1950'li yıllarda kurulan Adapazarı ve Sivas Bölge Müdürlüğü fabrikalarından yararlanmıştır. Ülkenin demiryolu siyasetinde bağımsız bir konum elde etmesi ve "yerli ve milli" teknolojileri kullanması için bu kurumlar anahtar bir rol üstlenmiştir.

Ancak AKP iktidarı döneminde bu kurumların üretkenliğinde ciddi bir azalma yaşanmıştır. Söz konusu kurumlara yapılan yatırımlar, personel sayıları ve üretkenlik ciddi ölçüde azaltılmıştır.

Buna karşılık TCDD Taşımacılık A.Ş. hizmetlerini sürdürebilmek için demiryolu araçlarını yurtdışından temin yoluna başvurmuştur. TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü'nün 10.09.2025 tarihinde yapılması planlanan 2025/1100464 dosya numaralı ihale ilanı bunu açık bir şekilde göstermektedir.

Oysa 250 milyon Euro bedelle yurt dışından ithal edilmesi planlanan 40 adet lokomotif yerine, TÜRASAŞ Eskişehir Bölge Müdürlüğü Ar-Ge Birimi'nde yürütülen Milli Elektrikli Coco projesinin kullanılması mümkündür. Bu projenin başarıyla tamamlanması için gerekli personelin temin edilmemesi ve yatırımların yapılmaması, ülkenin "yerli ve milli" üretim politikasıyla çelişmektedir.

Türkiye'deki tek lokomotif üreticisi olan TÜRASAŞ, 130 yıldır varlığını çeşitli isimlerle sürdürmektedir. TSI sertifikalı Türkiye'nin ilk elektrikli lokomotifi Eskişehir 5000 lokomotifi yerli olarak TÜRASAŞ bünyesinde tasarlanmış ve üretilmiştir. Halihazırda TÜRASAŞ TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin çıkmış olduğu 10.09.2025 tarihinde yapılması planlanan ihaleye konu olan 40 adet lokomotifi tasarlayıp üretebilecek durumdadır.

Ayrıca yaklaşık 250 milyon Euro'ya mal olacak ihalede herhangi bir yerlilik şartı bulunmamaktadır.

Bu bağlamda;

1. Daha önce TURASAS tarafından yerli tedarikçilerle başarılı bir şekilde üretilen Cer sistemi, Yardımcı güç ünitesi, TCMS, araç gövdesi vb. kritik ekipmanlar neden yerli şartı olmadan direkt hazır alım olarak ihaleye çıkılmaktadır?
2. 250 milyon Euro döviz neden yurt dışına verilmeye çalışılmaktadır?
3. Bu lokomotif ihalesi ile birlikte TURASAS'ın Milli ve Yerli CoCo Platform Lokomotif Projesi bitirilmesi mi istenmektedir?

4. TÜRASAŞ, bu lokomotifi yerli ve milli olarak üretebilecek durumda iken neden bu proje çıktısı olacak lokomotif yerine ihaleye çıkılmaktadır?
5. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının iki kuruluşu TCDD Taşımacılık A.Ş. ve TÜRASAŞ'ın ortak bir şekilde Eskişehir 5000 projesinde olduğu gibi neden TÜRASAŞ tarafından üretilecek lokomotifi üretmek yerine ihale ile %100 yabancı sermayeli lokomotif alımı planlanmaktadır?
6. Demiryolu uzmanları tarafından ihalede ön şart olarak yazılan 'daha önce 1000 adet dizel motor üretmiş' olmak şartı başta olmak üzere öne sürülen şartları dünyada halihazırda sadece Stadler-İsviçre firmasının sağladığı belirtilmektedir. Bu ihale adrese teslim bir ihale midir?
7. Türkiye'de bu ihaleye konu olan lokomotif en az %51 yerlilikle üretilebilecekken ve Eskişehir 5000 lokomotifi ile yaklaşık %70 yerlilik oranı yakalanmışken bu ihale Türk Demiryolu Sanayisine vurulan bir darbedir. İhalede yerlilik oranı şartı konulmamasının nedeni nedir?