



T. B. M. M.
İYİ PARTİ
GRUP BAŞKANLIĞI

Tarih: 26.03.2026
Sayı: 650

10/3960



Şenol SUNAT
Manisa Milletvekili
Milli Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor Komisyonu Üyesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İran ile İsrail/ABD arasında yaşanan çatışmalar ve Hürmüz Boğazı kaynaklı risklerin küresel enerji fiyatlarını artırması sonucu yükselen lojistik maliyetlerin Türkiye ekonomisine etkilerinin ortaya konması; bu gelişmeler çerçevesinde demiryolu taşımacılığının stratejik rolünün değerlendirilmesi ve Türkiye’de demiryolu taşımacılığının gerileme nedenlerinin incelenmesi; TCDD’nin artan borç yükünün kamu maliyesi ve sektör verimliliği üzerindeki etkilerinin araştırılması; demiryolu yatırımlarının planlama, kapasite kullanımı ve etkinlik açısından analiz edilmesi; özel sektörün demiryolu sistemine eşit ve etkin katılımını engelleyen yapısal sorunların tespit edilmesi; mevcut altyapı, araç filosu ve işletme modelinin sürdürülebilirlik bakımından değerlendirilmesi; Türkiye’nin uluslararası ticaret koridorları ve Avrupa Birliği Yeşil Mutabakat hedefleri doğrultusunda demiryolu politikalarının yeterliliğinin incelenmesi ve gerekli yapısal reform önerilerinin geliştirilmesi amacıyla, Anayasa’nın 98’inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü’nün 104 ve 105’inci maddeleri uyarınca bir Meclis Araştırması açılması hususunu saygıyla arz ve teklif ederiz.

Şenol SUNAT
Manisa Milletvekili

GEREKÇE

Küresel ölçekte yaşanan jeopolitik gerilimler, özellikle Hürmüz Boğazı kaynaklı riskler ve petrol fiyatlarındaki artış, Türkiye’de lojistik maliyetleri doğrudan yükseltmiş; başta gıda olmak üzere temel tüketim kalemlerinde hayat pahalılığını derinleştirmiştir. Bu gelişmeler, ulaştırma politikalarının yeniden ve gerçekçi bir zeminde ele alınmasını zorunlu kılmıştır.

Düşük maliyetli, yüksek kapasiteli ve stratejik bir taşıma modu olan demiryollarının Türkiye’de uzun süredir ihmal edildiği görülmektedir. Oysa demiryolu taşımacılığı, karayoluna kıyasla yaklaşık 7 kat daha düşük maliyetle gerçekleştirilebilmekte ve tek seferde 8 kata kadar daha fazla yük taşıma kapasitesi sunmaktadır. Buna rağmen Türkiye’de yük taşımacılığında demiryolunun payı %1 seviyesini dahi aşamamıştır.

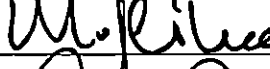



Son veriler, mevcut durumun sürdürülemez olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. 2025’in ilk yarısında demiryolu yük taşımacılığı %8 daralmış, son iki yıldaki toplam kayıp %20’yi aşmıştır. Bakanlık bu gerilemenin nedeni olarak 2023 depremi sonrası oluşan hasarlar ile demiryolu şebekesinin %45,2’sinde devam eden yenileme ve kapasite artırımı çalışmaları olduğunu ileri sürmüştür. Ancak bu durum demiryolu politikasında; planlama eksikliklerini ve kırılganlığı ortaya koymaktadır.

Öte yandan TCDD’nin mali yapısındaki bozulma da dikkat çekicidir. 2016 yılında 1,6 milyar TL olan Hazine borcu, 2025 sonunda 5,9 milyar TL’ye, 2026 Ocak itibarıyla ise 6 milyar TL’nin üzerine çıkmıştır. Bu artış, kamu kaynaklarının etkin kullanımı, kurumsal yönetim ve yatırım öncelikleri açısından ciddi soru işaretleri doğurmaktadır.

Demiryolu serbestleşmesine rağmen özel sektörün sisteme eşit koşullarda dahil olamaması, teşvik ve finansman mekanizmalarının yetersizliği, altyapı yatırımlarının yük taşımacılığına entegre edilememesi ve kapasite kullanım oranlarının düşüklüğü, yapısal sorunların başında gelmektedir. Ayrıca yaşanan lokomotif ve vagon filosu, sık arızalar ve bakım sorunları hem verimliliği düşürmekte hem de taşımacılık güvenliği açısından risk oluşturmaktadır.

Türkiye’nin Orta Koridor başta olmak üzere uluslararası lojistik hatlarda yeterince etkin olamaması; liman bağlantılarının zayıflığı ve intermodal taşımacılığın geliştirilememesi, dış ticaret kapasitesini sınırlayan önemli faktörlerdir. Avrupa Birliği’nin Yeşil Mutabakat kapsamında demiryoluna yöneldiği bir dönemde Türkiye’nin bu alanda geri kalması, rekabet gücünü de zayıflatmaktadır.

Sonuç olarak; artan lojistik maliyetler, yükselen enflasyon ve küresel rekabet baskısı karşısında demiryolu taşımacılığının mevcut durumu yalnızca sektörel değil, ekonomik ve stratejik bir sorun haline gelmiştir. Bu nedenle, demiryolu politikalarının tüm boyutlarıyla incelenmesi, kamu yatırımlarının etkinliğinin sorgulanması, TCDD’nin mali yapısının değerlendirilmesi ve sürdürülebilir, rekabetçi bir demiryolu sisteminin inşası için gerekli adımların belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılması zaruridir.

ADI SOYADI	SEÇİM BÖLGESİ	İMZA
Burak Dalgın	Balıkesir	
Yavuz Aydın	Trabzon	
Zehmeten Kocamaz	Mersin	
Başra Kınacı	İstanbul	
Mehmet Efe	Manisa	
Ersin Beyaz	İstanbul	
M. Cihan Başacı	İstanbul	
H. Serif Özgür	Afyonkarahisar	
Burcu Akbulut	İstanbul	
Selvak Tunçel	Bursa	
Tuna Kaldır	Alanya	
Selma Paçacı	Tekirdağ	
Erhan Usta	Samsun	
Yusuf Arslan	Ankara	
Levent Fıratlı	Yozgat	
Hasan Toktaş	Bursa	
A. Ferit Palıboğa	Ankara	
A. Serik Güneş	Hatay	
Ömer Karadağ	Aydın	
Arzuhan Toprak	Adana	