

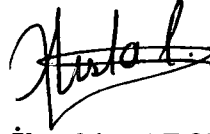


İbrahim ARSLAN

CHP Eskişehir Milletvekili

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Başkanlığınıza 28/3 dönem 7/33915 esas numarası ile sunulan, ancak Anayasa ve Meclis içtüzüğüne aykırı biçimde bugüne kadar yanıtlanmayan ve cevaplanmadığı gelen kağıtlarda ilan edilen aşağıdaki sorularımın, **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu** tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96 ve 99'uncu maddeleri uyarınca yazılı olarak cevaplandırılmasını saygıyla arz ederim. 20/10/2025



İbrahim ARSLAN

CHP Eskişehir Milletvekili

TCDD Taşımacılık A.Ş., 07.08.2025 tarihli ilanla 10.09.2025'te yapılmak üzere 40 adet dizel-elektrikli anahat lokomotif alım ihalesini (İKN 2025/1100464) duyurmuştur.

Bu ihalenin yerlilik şartı içermemesi ve teknik koşullarının belirli yabancı üreticileri işaret ettiği iddiaları kamuoyunda ciddi tepkiye yol açmış; TCDD Taşımacılık A.Ş. de kamuoyundaki tepkiler üzerine "dokümanda güncelleme ihtiyacı" gerekçesiyle ihaleyi iptal etmiştir.

Ne var ki çok kısa süre içinde, 11.09.2025'te bu kez 35 adet için yeni bir ilan yayımlanmıştır (İKN 2025/1446758, ihale tarihi 15.10.2025 saat 10:30). Yeni ilanın idari şartnamesinde de (örneğin md. 7.3.4/a-b-c) teklif edilecek lokomotif için mevcut TSI sertifikası, aylık en az 3 lokomotif üretim kapasitesi ve "herhangi bir ulaşım aracında kullanılan en az 1000 adet dizel motor üretildiğine dair onaylı belge" şartı aynen yer almakta; asgari yerli katkı veya Sanayi İşbirliği Programı (SİP) şartı ise bulunmamaktadır.

Oysa TÜRASAŞ, Eskişehir'de TSI sertifikalı E5000 elektrikli lokomotifini üretmekte; cer konvertörü, cer motoru, TCMS, yardımcı güç ünitesi, TSI tekerlek, araç üstü sinyalizasyon, gövde ve şasi gibi kritik alt sistemler ASELSAN, TÜBİTAK RUTE, Kardemir, Medel, Bozankaya ve yerli imalatçılarla ülkemizde üretilmektedir.

Geçmiş örneklerde, E68000 alımlarında kalan kısmın en az %40 yerli katkıyla, GE dizel-elektrik projesinde ise %33 yerlilikle üretim yapılmıştır. Çeşitli teknik değerlendirmelere göre bu ihalede alt sistem bazlı en az %50–55 yerli katkı şartı getirilmesi hâlinde 100–125 milyon Avro tutarında döviz ülkemizde kalabilecektir.

Bu çerçevede Bakanlıktan yanıtlanması istenen sorularım şunlardır:

1. İptal edilen 40 adetlik ihalenin (İKN 2025/1100464) iptal gerekçesi tam olarak nedir? İptal kararı hangi tarihte ve hangi kurul/merci tarafından alınmıştır? Gerekçeli iptal kararını kamuoyuyla paylaşacak mısınız?
2. İptal edilen 40 adetlik ihalenin ardından çok kısa sürede 35 adetlik yeni ihalenin (İKN 2025/1446758) aynı koşullarla açılmasının idari ve teknik gerekçesi nedir?
3. Yeni ihalede yerlilik oranı şartı neden gerekli görülmemiştir? İlk ihaleye yöneltilen eleştirileri gidermek için hangi değişiklikler yapılmıştır? Yapılan değişiklikleri karşılaştırmalı bir tablo ile kamuoyuna açıklayacak mısınız?
4. Yeni ihalenin idari şartnamesinde asgari yerli katkı oranı veya SİP neden yer almamaktadır? Tedarik edilecek lokomotif ve alt sistemleri için %50–55 yerli katkı şartını zeyilname ile getirmeyi düşünüyor musunuz?
5. 7.3.4/c maddesindeki “en az 1000 adet dizel motor üretmiş olma” koşulu hangi teknik zorunluluğa dayandırılmıştır? Bu koşulu bugün dünya çapında kaç üretici sağlayabilmektedir? Bu koşulların fiilen yalnızca birkaç yabancı şirketi işaret ettiği yönündeki iddialar doğru mudur?
6. 7.3.4/b maddesindeki “ayda en az 3 lokomotif” kapasite şartı hangi filo planlaması ve teslimat takvimine dayanmaktadır? TÜRASAŞ ve yerli kümelenmenin bu kapasiteyi sağlayamayacağına ilişkin bir analiziniz var mıdır?
7. E68000 ve GE projelerinde sağlanan yerlilik oranları ortadayken bu ihalede en az %51 dahi neden şart koşulmamıştır? Bu tercih kamu yararı ve milli sanayi dengesi açısından nasıl gerekçelendirilmektedir?
8. Bu ihaleye ilişkin yaklaşık maliyet nedir ve bu tutarın büyük bölümünün döviz olarak yurt dışına çıkması mı öngörülmektedir? Çeşitli teknik değerlendirmelere göre cer konvertörü, cer motoru, TCMS, yardımcı güç ünitesi, TSI tekerlek, araç üstü sinyalizasyon, gövde ve şasi alt sistemlerinde yerli üretim ile 100–125 milyon Avro dövizin ülkede tutulabileceği öngörülmektedir. Bakanlığınız bu ekonomik etki analizini yapmış mıdır? Sonuçları nedir?
9. TCDD Taşımacılık A.Ş. ile aynı Bakanlığa bağlı TÜRASAŞ arasında, E5000 ve milli CoCo platformları yürürlükteyken ihtiyaçların yerli üretimle karşılanmasına yönelik kurumsal koordinasyon yapılmış mıdır? Varsa tarih ve içerikleriyle paylaşır mısınız?
10. İdari şartnamenin 25.1 ve 45.1 maddelerinde yer alan DAP Ankara ray üzerinde teslim, yatırım teşvik belgesi/KDV-gümrük düzenlemeleri ve kamu ithalat izni hükümleri, ana ekipmanın ithal edilmesini mi öngörmektedir? Yerli üretimi önceleyen bir nihai montaj/imalat Türkiye’de yapılması şartı neden konulmamıştır?