

BOEING, DOĞALGAZ VE “MEŞRUIYET”: BEDELİ KİM ÖDEYECEK?

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın, Birleşmiş Milletler'in 80. Genel Kurulu kapsamında New York'ta yürüttüğü görüşmelerin en önemlisi kuşkusuz ABD Başkanı Donald Trump ile yaptığı tarihi buluşmadır. CHP Genel Başkanı Özgür Özel, 18 Eylül'de yaptığı açıklamada Erdoğan'ın ABD Başkanı Donald Trump'ın oğluyla İstanbul'da gizli bir görüşme yaptığını, **“Babanıza söyleyin, bize randevu verirse 300 Boeing alacağız, F-16 satın almayı konuşacağız”** dediğini iddia etti. Sonrasında Trump ile Erdoğan'ın 25 Eylül'de Beyaz Saray'daki görüşmesinde Özgür Özel'in iddiaları aynen ifade ettiği şekilde gündeme geldi.

Trump Erdoğan Görüşmesinde Ne Oldu?

Erdoğan, ABD'ye gitmesinden kısa bir süre önce bazı ABD ürünlerine uygulanan ek gümrük vergisini kaldırarak önemli bir jest yaptı. Yapılan görüşmelerde kamuoyuna açıklanan haliyle Türkiye'nin talepleri, F16 ve F-35 uçaklarının alımı, Boeing yolcu uçağı alımı, yirmi yıllık sürede 70 milyar metreküp sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) alımı, küçük modüler reaktörleri içeren sivil bir nükleer anlaşma yapılması, CAATSA yaptırımlarının kaldırılması olurken; ABD'nin talepleri de Heybeliada'daki Ortodoks manastırının yeniden açılması ve Türkiye'nin Rus petrolü alımını durdurması yönünde olmuştur.

Taleplerden 225 adet Boeing uçak alımı, sıvılaştırılmış doğal gaz alımı (LNG) ve nükleer reaktör kurulması konuları ABD tarafından hemen kabul edilmiş ve gizlemeye ihtiyaç duyulmayan bir sevinçle karşılanmıştır. Anlaşması yapılan uçak alımının Türkiye'ye maliyeti yaklaşık 30 milyar ABD Dolarıdır. LNG alımının maliyeti de yaklaşık 43 milyar ABD Dolarıdır. Nükleer reaktör için şu ana kadar belli bir tutar belirtilmemiştir.

Bu görüşmeler esnasında ABD'nin Ankara Büyükelçisi ve Suriye Özel Temsilcisi Tom Barrack, ABD Başkanı Donald Trump'ın iki ülke arasında tartışmalı başlıkları aşmak için yeni bir yaklaşım ortaya koyduğunu ***"Bundan bıktım, ilişkiler düzeyinde cüretkâr bir adım atalım ve ihtiyacı olanı verelim."*** dediğini iddia etmiş; ***"Tamam sayın Başkan, neye ihtiyacı var?"*** diye sorduğunda da ***"Çok akıllı biri. Mesele sınırlar, S-400 ya da F-16'lar değil. Mesele meşruiyet."*** cevabını verdiğini belirtmiştir.[1] Trump, burada Türkçeye "meşruiyet" olarak çevirebileceğimiz "legitimacy" kelimesini kullanmıştır. Yani, daha önce planlaması yapılmamış söz konusu büyük ölçekli alımların önemli bir karşılığı, içeriği tam anlaşılamayan "meşruiyet"tir. Sözlük anlamıyla meşruiyet, "yasalara veya kabul edilmiş değerlere, normlara ve gerekliliklere uygun halde olmak" anlamına gelmektedir. Kabul edilebilir hale gelip yasal zemin kazanacak husus nedir? Şimdilik bilemiyoruz, ne olduğunu önümüzdeki günlerde hep beraber göreceğiz.

Boeing Uçaklarının Alımı Gerekli miydi?

Kendi web sayfasındaki güncel bilgilere göre THY'nin elindeki yolcu uçağı sayısı 506 adettir. Bunların 299'u Airbus, 207'si de Boeing'dir.[2]

Dünyada havacılık sektöründe uçaklar büyük ölçüde kiralama yoluyla alınmaktadır. Uçakların elden çıkarılmasındaki kolaylık ve vergi avantajları finansal kiralama tercihinin en önemli nedenlerindedir. Havayolu şirketleri ile uçak üreticileri arasında köprü hizmeti gören finansal kiralama şirketleri, uçakları genellikle yıllık olarak kiralamaktadır. Uçakların aylık kirası ise yeniliğine göre dar gövdelilerde 150 bin dolar ila 450 bin dolar arasında; geniş gövdelilerde ise 400 bin dolar ila 1,1 milyon dolar arasında değişmektedir.[3] [4]

THY, 26 Eylül 2025 tarihinde yaptığı KAP Bildiriminde, ***"Ortaklığımızın tüm paydaşları için yüksek değer üretecek şekilde ortaya koyduğu Stratejik Planı dahilindeki büyüme***

hedefleri doğrultusunda Yönetim Kurulumuz 2029-2034 yılları arasında teslim alınmak üzere Boeing firmasından 50 adet kesin sipariş ve 25 adet opsiyon olmak üzere toplam 75 adet B787-9 ve B787-10 uçağının satın alınmasına karar vermiştir. Söz konusu uçaklar için kanat üstü motor, yedek motor ve motor bakım hizmeti alımı için Rolls-Royce ve GE Aerospace firmalarıyla müzakereler devam etmektedir. İlave olarak, 100 adedi kesin ve 50 adedi opsiyon olmak üzere toplam 150 adet 737-8/10MAX tipi uçak alımı hususunda Boeing ile görüşmeler tamamlanmış olup, motor üreticisi CFM International ile müzakerelerin başarılı bir şekilde tamamlanması halinde 737-8/10MAX uçak siparişleri de verilecektir. İlgili siparişler ile birlikte 2035 yılına kadar filomuzun tamamının yeni nesil uçaklardan oluşması, böylelikle operasyonel verimliliğimizin pekiştirilmesi ve yıllık ortalama büyüme oranımızın %6 seviyesinde gerçekleşmesi hedeflenmektedir." açıklamasını yapmıştır.[\[5\]](#)

THY'nin elinde halihazırda 25 adet B787-9 ve 34 adet B737-8 MAX uçağı vardır. Bildiride finansal kiralamadan bahsedilmemiş, alım için doğrudan Boeing firmasıyla görüşüldüğü belirtilmiştir.

Boeing firmasından yapılan 150 adet kesin ve 75 adet opsiyonlu olmak üzere 225 adet uçak alımı ABD'de sevinçle karşılanmıştır. ABD'nin resmi kuruluşu olan Uluslararası Ticaret İdaresi'nin (ITA) web sayfasında yapılan açıklamada, **"ABD Ticaret Bakanlığı'na bağlı Uluslararası Ticaret İdaresi (ITA), bugün Boeing Şirketi'ni Türk Hava Yolları ile 30 milyar dolarlık tarihi bir ticari anlaşma imzaladığı için tebrik etti. Anlaşma kapsamında Türk Hava Yolları, 75 adede kadar gelişmiş Boeing 787 Dreamliner uçağı satın alacak ve bu sipariş 123.000'den fazla yüksek vasıflı Amerikan istihdamını destekleyecektir. Türk Hava Yolları ayrıca 150 adede kadar 737 MAX uçağı daha satın alma niyetini açıklamıştır.**

Ticaret Bakan Yardımcısı William Kimmitt, "Bu tarihi anlaşma, Amerikalı işçiler için muazzam bir kazanımdır ve her eyalette

istihdamı destekleyecektir. Bu durum, Başkan Trump'ın ticaret gündeminin ABD imalat sektörü için nasıl eşi benzeri görülmemiş fırsatlar sunduğunu ve Amerika'nın küresel ekonomideki liderliğini güvence altına aldığını göstermektedir." açıklamasını yapmıştır.

Boeing, doğrudan ve dolaylı olarak 1,8 milyon ABD istihdamını desteklemekte ve her eyalette bulunan ABD'li tedarikçilere yılda 43 milyar dolar harcamaktadır. Boeing'in Ticari Uçak Bölümü tek başına 50.000'den fazla çalışanı doğrudan istihdam etmektedir. Boeing 787 Dreamliner uçakları için yapılan 30 milyar dolarlık anlaşma, 25 milyar dolarlık tahmini ABD ihracatını da kapsamaktadır.

ITA'nın ABD Ticari Hizmetleri'nin yurt dışında ve Washington, DC'de desteklediği Boeing ticari uçak satışları için 2025 büyük bir yıl olmaya devam ediyor. Ayrıca, hükümet çapında anlaşmalar yapılması için kampanyalar yürüten Advocacy Center da bu satışları destekliyor. Bu gişe rekorları kıran satışlar, ABD Yönetimi'nin küresel rekabete, istihdam yaratmaya ve yabancı rekabete karşı koymaya olan bağlılığını temsil ediyor."denilmiştir.[\[6\]](#)

Diğer yandan THY, 2023 yılı Aralık ayında Airbus firması ile 355 uçak alımına ilişkin anlaşma yapmıştır. 2026-2036 yılları arasında teslim edilecek uçaklara ilişkin 15.12.2023 tarihli KAP Bildiriminde, "...Bu çerçevede Yönetim Kurulumuz;

- 60 adet kesin sipariş ve 20 adet satın alma hakkı bulunan A350-900 uçağı (01.09.2023 tarihli Özel Durum Açıklamamızda belirtilen 10 adet A350-900 uçağı dahil),
- 15 adet kesin sipariş A350-1000 uçağı,
- 5 adet kesin sipariş ve 5 adet satın alma hakkı bulunan A350F kargo uçağı ve
- 150 adet kesin sipariş ve 100 adet satın alma hakkı bulunan A321 NEO uçağı

olmak üzere toplam 355 adet uçağın Airbus'tan satın alınmasına ve A350 uçaklarının motor bakım hizmeti ile yedek motorlarının Rolls-Royce firmasından temin edilmesine karar vermiştir." açıklaması yapılmıştır.[\[7\]](#)

Airbus firmasından kısa süre önce büyük ölçekli bir alım yapılmışken, Boeing firmasında da bu ölçüde bir alım yapılması gerekli miydi? Üstelik bu alımların kiralama yerinde doğrudan satın alınması ne kadar doğrudur? Bunun yanıtlarını zaman içinde alacağız.

Boeing Firmasını Zor Durumdan Biz mi Kurtaracağız?

Covid-19 dünyada birçok sektörü etkilediği gibi havacılık sektörünü de etkiledi. Boeing firmasında 2013 yılından itibaren finansman yönetimi anlayışının değişmesi, yoğun hisse senedi geri alımları yapılması, maliyetlerin düşürülüp kârlılığın artırılmasına odaklanılması, üretim sürecinde de ciddi değişikliklere neden oldu. Uçakların test sürecinin daraltılması ve kalite kontrol sürecinin gevşetilmesi, sıklıkla teknik sorunların ortaya çıkmasına yol açtı. 2018 yılında Endonezya'da, 2019 yılında da Etiyopya'da 737 MAX-8 tipi uçakların peş peşe düşmesi ve yüzlerce yolcunun yaşamını yitirmesi güvenlik sorununu ciddi bir itibar sorununa dönüştürdü. Ocak 2024'te, yine 737 Max sorunu yaşandı. Alaska'da kullanılmayan bir acil çıkış kapısının üzerine monte edilmiş bir panel, kalkıştan kısa bir süre sonra yeni üretilmiş olan uçaktan düştü ve uçağın yan tarafında büyük bir delik oluşmasına neden oldu. Yapılan soruşturmada panelin düzgün bir şekilde civatalanmadığı tespit edildi. Soruşturma konusu olan olay, Boeing ve ana tedarikçisi Spirit Aerosystems'in kalite kontrol standartlarını sert bir şekilde sorgulattı.

Boeing hakkında halen devam eden çok sayıda soruşturma ve dava vardır.

Boeing, 2024 yılı Eylül ayında ABD'nin Kuzeybatı bölgesinde

33.000'den fazla işçinin greve gitmesiyle bir başka ağır darbe daha aldı. Grev Kasım ayı başlarında sona erdi, ancak aksaklıklar birkaç hafta daha devam etti. 737 Max üretim hattı, ancak Aralık ayı ortasında yeniden faaliyete geçebildi.

Boeing firması, geçen yıl müşterilerine sadece 348 uçak teslim etti. Bunun pandemiden bu yana en düşük üretim olduğu açıklandı. Bu sonuçla Boeing, yıl sonunu 5.595 adet karşılanmamış siparişle kapattı.

Boeing firması 2019 yılından beri sürekli zarar etmektedir.[\[8\]](#)
[\[9\]](#) [\[10\]](#)

Dünyanın havacılık devlerinden ve ABD'nin en değerli markalarından biri olan Boeing firmasının içinde bulunduğu kötü durum, THY'nin büyük ölçekli siparişinin yarattığı sevinç ve heyecanın nedenini gayet net şekilde açıklamaktadır.

ABD'den Sıvılaştırılmış Doğalgaz Alımı

Devlet enerji şirketi BOTAŞ'ın, Erdoğan'ın ziyareti sırasında New York'ta Mercuria firması ile imzaladığı anlaşmaya göre, Türkiye 2026'dan itibaren başlamak üzere, 20 yıl içinde yaklaşık 70 milyar metreküp likit doğalgaz (LNG) alacaktır. Alınacak likit doğalgazın toplam maliyeti 43 milyar ABD Dolarıdır.

BOTAŞ ayrıca, Woodside firması ile de uzun dönemli LNG ön anlaşması imzaladı. Anlaşma ile taraflar, 2030 yılından itibaren 9 yıl süreyle yaklaşık 5,8 milyar metreküplük LNG'nin BOTAŞ'a teslim edilmesi konusunda mutabakata vardı.[\[11\]](#) [\[12\]](#)

EPDK verilerine göre, Türkiye'de sisteme verilen doğal gaz miktarı 2024 yılında 56 milyar 390 milyon 412 bin metreküptür. Bu rakam 2023'te 51 milyar 477 milyon 297 bin metreküp olarak hesaplanmıştı. 2024 yılında, 52 milyar 213 milyon 120 bin metreküp doğal gaz ithal edilmiştir. Doğal gaz ithalatı 2023 yılına kıyasla %3,43 oranında artmıştır. 2024 yılında, ithalat %41,32'lik payla en fazla Rusya'dan yapılmıştır. Sonrasında

sırasıyla %21,98 ile Azerbaycan, %13,49 ile İran, %10,70 ile ABD ve %10,30 ile Cezayir gelmektedir.

2024 yılında toplam 12 milyar 616 milyon 300 bin metreküp LNG ithalatı yapılmıştır. Söz konusu miktar, toplam ithalatın %24,16'sıdır. Ayrıca, 2024 yılında 39 milyar 596 milyon 830 bin metreküp olarak gerçekleşen boru gazı ithalatınının 11 milyar 084 milyon 360 bin metreküplük kısmı spot boru gazı ithalatı olarak yapılmıştır. 2024 yılında spot LNG ithalatı 7 milyar 235 milyon 960 bin metreküptür. Bu miktarın 5 milyar 586 milyon 770 bin metreküpü ABD'den alınmıştır.[\[13\]](#)

Bu verilere göre, doğalgaz tüketimimizin büyük ölçüde ithalata dayandığı ve bu ithalatın önemli kısmının boru hatlarıyla Rusya'dan yapıldığı görülmektedir. Sıvılaştırılmış doğal gaz alımımız daha çok spot piyasadan gerçekleşmekte ve görece düşük orandadır.

Boru hattından taşınan doğalgaz ile LNG fiyatlarını karşılaştırdığımızda birbirine yakın rakamlar olduğu görülmektedir. Boru hattı yoluyla alımlarımızda en makul fiyat Azerbaycan'dan yaptığımız ithalattaki (250–320 USD/1000 m³) tutarıdır. Spot ve orta vadeli sözleşmelerle gelen ABD LNG'si ise (280–355 USD/1000 m³) bandında fiyatlanmaktadır.[\[14\]](#)

Son yapılan anlaşma gereği ABD'den ithal edilecek sıvılaştırılmış doğalgaz miktarı, süre de dikkate alındığında genel yapıyı değiştirecek düzeyde değildir. Ancak, bu alımın ABD ile ilişkilerde petrol ve madencilik dahil olmak üzere enerji konusundaki tüm taleplerle birlikte değerlendirilmesi daha sağlıklı olacaktır.

Uçak ve Doğalgaz Alımlarını Kim Ödeyecek?

Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın son ABD ziyaretinde Boeing firması ile yapılan uçak alımı anlaşmasını Türk Hava Yolları; Mercuria ve Woodside Energy firmaları ile yapılan sıvılaştırılmış doğalgaz alımı anlaşmalarını da BOTAS imzalamıştır.

Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'nın %49,12'si Türkiye Varlık Fonu'na aittir. Kalan %50,88 ise halka açık hisselerdir. Yönetim, kamunun elindedir. BOTAŞ Boru Hatları ile Petrol Taşıma AŞ'nin sermayesinin tamamı Devlete aittir. Bu çerçevede yapılacak uçak ve doğalgaz alımlarının maliyetinin birinci derece yükümlüsü bizzat Devletin, dolaylı olarak da halkın kendisidir.

Uçak ve doğalgaz alımları dövizli bir borçtur ve bu borcun yurt dışına döviz olarak ödenmesi gerekmektedir. Bir ülkede tasarruf yatırım açığı, cari işlemler açığı ve kamu bütçesi açığı varsa, dövizli borçların yurt içi kaynaklardan karşılanması mümkün değildir, açık büyük ölçüde dış borçlanma ile karşılanacaktır. Türkiye'de uzun süredir üç açık da birlikte gerçekleşmektedir. Yurt dışı borcun ödenmesinde söz konusu açıkların en az seviyeye indirilmesi gerekir. Bunun için de ülkenin döviz gelirlerinin artırılıp dövizli ödemelerinin azaltılması, kamu giderlerinin azaltılıp kamu gelirlerinin artırılması, iç tasarrufların artırılması iç yatırımların azaltılması, toplu olarak uygulanması zorunlu politikalardır. Kısmen ya da tamamen uygulanabilecek bu politikaların hepsi, yapılan tercihler doğrultusunda ülke halkını doğrudan ilgilendirmektedir. Söz konusu üç açık arttıkça halkın üzerindeki yük de aynı şekilde artmaktadır. Bu yükün, dar gelirli kitleye etkisi çok daha ağır olmaktadır. Vatandaşın katlanacağı yük, daha fazla vergi ödenmesi, başta enerji ve ulaşım olmak üzere alınan hizmetlerin daha pahalı hale gelmesi, daha az sosyal yardım ve kamu harcamasından yararlanılması, verilen kamu hizmetlerinin azaltılması ve kalitesinin düşürülmesi şeklinde gerçekleşecektir. Tüm kısıntılara rağmen kapatılamayan açık için son çözüm dış borçlanmadır. Çocuklarımızı ve torunlarımızı da ilgilendiren dış borçlanmanın kapatılamadığı her dönem, borcun borçla ödenmesi sarmalına girilmekte; bu durum yükün daha da artmasına yol açmaktadır.

Türkiye, nadiren cari işlemler fazlası verse de genellikle

cari işlem açığı veren bir ülkedir. 2023'te 40 milyar dolar olarak gerçekleşen cari işlemler açığı, 2024 yılında çok sert bir düşüşle 10,1 milyar dolara indi, GSYH'ye oranına bakıldığında ise yüzde 3,5'ten yüzde 0,8'e gerileme oldu.

Türkiye, 1970 yılından itibaren sürekli bütçe açığı vermektedir. Bütçe açığı 2024 yılında rekor seviyeye gelmiş ve 2,1 trilyon TL olarak gerçekleşmiştir. Bütçe açığınının GSYH'ya oranı %4,8'dir. Ekonominin durumu ortadayken, yapılacak büyük ölçekli harcamaların fayda-maliyet analizleriyle son derece dikkatli planlanması zorunludur. Devletin yaptığı her büyük harcamanın maliyeti, yapılacak başka harcamalardan kısıntıyı veya vazgeçilmesini de beraberinde getirmektedir. Bu noktada da karar vericinin tercihleri devreye girmektedir. İktidar cenahından gelen açıklamalarda kısıntılardan yaşam kalitesini etkileyen en büyük payı, sosyal yardımların gittikçe azaltılmasıyla ve Devlet tarafından belirlenen ücretlerde yapılacak artışın en az düzeyde tutulmasıyla geniş halk kitlesinin alacağı görülmektedir.

Katıldığı bir programda, ***“Çok şükür emeklilerin maaşını zor koşulda olsak da ödüyoruz”*** ifadesini kullanıp, arkasından ***“Sosyal güvenlik sisteminin sürdürülebilirliğini sağlamak, finansal koşulları desteklemek önemli. Almanya ve İngiltere gibi gelişmiş ülkelerde tasarruf tedbirlerine doğru bir gidişat var. Tasarrufu nereden sağlayacaksınız? Sosyal yardımlardan, emekliler ve asgari ücretlilerden keseceksiniz ki bütçenizi dengeleyebilesiniz. Almanya’da emeklilik için insanlar 40 yıl çalışıyor, 15- 20 yıl emekli aylığı alıyor”***açıklamasını yapan Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Vedat Işıkhân'ın, ***“Türkiye’de ise 20 yıl prim toplayabiliyoruz, o da zor koşullarda, 40 yıl ödeme yapıyoruz. Emeklinin vefatı sonrasında eş ve çocuğa ödeme yapıyoruz. Bu sosyal devlet olmamızın gereği fakat Almanya’da da sosyal devlet yapısınının küçülmesi gerektiği yönünde haberler çıktı”*** demesi [\[15\]](#), bütçe açığınının sürekli hale geldiği ülkemizde harcamaların ve maliyetlerin kimlerin üzerinde

kalacağını da göstermektedir.

DİSK'in Temmuz 2025'de yayımlanan çalışmasına göre[16], emekli aylığı ve hak sahiplerine yapılan ödemelerin GSYH'ye oranı AB ülkelerinde ortalama yüzde 9,8 iken Türkiye'de yüzde 3,7'dir. İzlenen ekonomi politikalarına baktığımızda çok düşük olan bu oranda iyileştirme yapılması mümkün görünmemektedir. Aksine, yapılan büyük ölçekli harcamalar nedeniyle oranın daha da düşmesi ihtimal dahilindedir.

Aktif/pasif oranı emeklilik sistemlerinin önemli ölçütlerinden biridir. Bu oran sosyal güvenlik sistemlerinin aktüeryal (gelir-gider) dengesi için de önemli bir yer tutar. Aktif-pasif oranı genel olarak çalışan sigortalılar ile aylık ve gelir alan sigortalılar arasındaki oranı ifade etmek için kullanılır. Eurostat verilerine göre, Avrupa ülkelerinin ortalama aktif/pasif oranı 2022 yılında 1,5 iken, Türkiye'de bu oran 1,6'dır. Avrupa ülkelerinde 13 ülkenin söz konusu oranı Türkiye'den düşük, 2 ülkenin aynı, 12 ülkenin de yüksektir. Aktif/pasif oranı Türkiye'ye kıyasla daha düşük olan pek çok ülkede emekli ve hak sahiplerine ödenen ortalama aylıklar Türkiye'deki düzeyin üzerindedir. Bu durum aktif/pasif oranının artık önemli bir ölçüt olmaktan çıktığını gösteriyor. Aktif/pasif oranının düşük olduğu ülkelerde emekli aylıklarının Türkiye'ye göre oldukça yüksek olmasının nedeni bu ülkelerdeki kamu katkısının yüksekliği ile açıklanabilir.

Ülkemizde vergi gelirleri, genel bütçe gelirleri içinde her zaman büyük bir paya sahip olmuştur. Söz konusu oran, 2023 yılında %89, 2024 yılında da %88'dir.

2023 yılında toplam vergi gelirlerinin içinde gelir ve kurumlar vergisinin payı %32,89; dahilde ve ithalde alınan KDV'nin payı %32,33; ÖTV'nin payı da %20,62'dir. 2024 yılında toplam vergi gelirlerinin içinde gelir ve kurumlar vergisinin payı %33,10; dahilde ve ithalde alınan KDV'nin payı %31,85; ÖTV'nin payı da %19,87'dir. Bu üç vergi, toplam vergi gelirlerinin 2023 yılında %85,84'ünü; 2024 yılında da

%84,82'sini oluşturmaktadır. Ülkemizdeki vergi sistemi büyük ölçüde dolaylı vergilere dayanmaktadır. Servet üzerinden alınan vergiler ise yok denecek kadar azdır.[\[17\]](#)

Vergi gelirlerinin ayrıntısına baktığımızda, 2023 yılında tahsilatı yapılan 694.044.298.000 TL tutarındaki gelir vergisinin yaklaşık 456.000.000.000 TL'sinin; 2024 yılında da tahsilatı yapılan 1.527.664.798.000 TL tutarındaki gelir vergisinin yaklaşık 918.500.000.000 TL'sinin ücretler üzerinden kesinti yoluyla tahsil edilen tutar olduğunu görmekteyiz.[\[18\]](#) [\[19\]](#) Yani, 2023 yılında ülkedeki gelir vergisi tahsilatının %65'i, 2024 yılında da %60'ı çalışan emekçilerin gelirleri üzerinden işveren tarafından yapılan kesintinin devlete ödenmesinden kaynaklanmaktadır.

Bütçe açığı arttıkça, dolaylı vergilerde de artışa gidileceği açıktır. Yani, gelir düzeyine bakılmaksızın herkesten aynı tutarda alınan dolaylı vergilerin adaletsiz yapısı, geniş halk kitleleri üzerinde artarak etkisini sürdürecektir. Bütçe açığı bu seviyelerde olduğu sürece, izlenen politikaların gereği, ücretlerden yapılan vergi kesintilerine dayalı gelir vergisinde de emekçiler açısından bir iyileştirme yapılması mümkün görünmemektedir.

İktidarın aldığı her harcama kararı ve bu harcamanın bedelinin nasıl karşılanacağına ilişkin karar, tamamen bir tercihtir. Bu tercihte de emekliler, ücretliler ve dar gelirliler başta olmak üzere halkın büyük bir kısmından fedakârlık beklendiği ortadadır. Cari açık ve bütçe açığının artması, kurgulanan, sürdürülen ve değiştirilmesi düşünülmeyen bu sistemde geniş halk kitleleri üzerinde yaşam kalitesini artan ölçüde olumsuz olarak etkilemeye devam edecektir.

Umarım ki yakın gelecekte her şey karamsar beklentilerimizi ötesinde farklı olur ve doğalgaz ile ısınan sıcak evimizde çayımızı, bindiğimiz Boeing uçağında da ayranımızı keyifle içebiliriz.

Bu yazının özeti 12.10.2025 tarihli BirGün Gazetesi'nde yayınlanmıştır.

[1] <https://www.bbc.com/turkce/articles/cvg91j6jd0ro>

[2]

<https://investor.turkishairlines.com/en/financial-and-operational/fleet>

(Erişim: 10.10.2025).

[3]

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/more-aircraft-are-leased-than-owned-by-airlines-globally/>

[4]

<https://www.airnewstimes.com/ucaklarin-kaci-sirketlerin-oz-mali-3027-haberi.html>

[5] <https://www.kap.org.tr/tr/Bildirim/1493126>

[6]

<https://www.trade.gov/press-release/commerce-champions-us-jobs-landmark-boeing-turkish-airlines-deal>

(Erişim: 10.10.2025).

[7] <https://www.kap.org.tr/tr/Bildirim/1226178>

[8] <https://www.bbc.com/news/articles/c4gp2ydkywno>

[9]

<https://www.cpajournal.com/2025/06/02/the-story-of-boeings-failed-corporate-culture/>

[10]

<https://thedailyeconomy.org/article/whats-wrong-with-boeing/>

[11]

<https://www.reuters.com/business/energy/turkeys-botas-mercuria>

[-sign-20-year-lng-supply-deal-2025-09-24/](#)

[12]

<https://www.dw.com/tr/t%C3%BCrkiyenin-lng-hamlesi-bota%C5%9F-mercuria-ve-woodsideyla-imza-att%C4%B1/a-74118074>

[13]

<https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/3-0-94/dogal-gazyillik-sektor-raporu> (Erişim:10.10.2025)

[14]

<https://yetkinreport.com/2025/09/29/abd-ile-lng-anlasmasi-bakalim-rakamlar-ve-jeopolitik-ne-diyor/>

[15]

<https://www.sozcu.com.tr/calisma-ve-sosyal-guvenlik-bakani-isi-khan-aciklamasiyla-tepki-cekti-cok-sukur-emeklinin-maasini-p230568> (Erişim:10.10.2025).

[16]

<https://arastirma.disk.org.tr/wp-content/uploads/2025/07/Turkiye-Emekliler-Raporu-Temmuz-2025.pdf>

[17]

<https://muhasebat.hmb.gov.tr/merkezi-yonetim-butce-istatistikleri>

[18]

http://www.sp.gov.tr/upload/xSPRapor/files/Sad3A+2023_faaliyet_raporu.pdf

[19]

https://cdn.gib.gov.tr/api/gibportal-file/file/getFileResources?objectKey=arsiv/fileadmin/faaliyetraporlari/2024/2024_faaliyet_raporu.pdf