

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Sayın Cevdet YILMAZ tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı maddeleri gereğince yazılı olarak yazılı olarak yanıtlanmasını arz ederim.


Av. Dr. Sezgin TANRIKULU
Diyarbakır Milletvekili

26 Eylül 2025 tarihinde Türk Hava Yolları (THY) tarafından Kamu Aydınlatma Platformu'na yapılan açıklamada, THY'nin Stratejik Planı kapsamında büyüme hedefleri doğrultusunda, 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 verildiği belirtilmiştir. Ayrıca, kanat üstü motor, yedek motor ve motor bakım hizmeti alımı için Rolls-Royce ve GE Aerospace firmalarıyla müzakerelerin devam ettiği ifade edilmiştir. Bu anlaşma, Türkiye'nin havacılık sektöründeki küresel rekabet gücünü artırmak, filo kapasitesini genişletmek ve ekonomik katma değer yaratmak açısından stratejik bir öneme sahiptir. Ancak, anlaşmanın ekonomik, teknolojik ve siyasi boyutlarının ulusal menfaatlerimiz doğrultusunda en üst düzeyde optimize edilmesi bağlamında;

1- THY-Boeing anlaşmasında (75 adet B787-9/B787-10, tahmini 20-25 milyar USD) öngörülen offset taahhütlerinin toplam bedelin yüzde kaç (30-50 hedefi) yerli sanayiye (TUSAŞ, TEI vb.) ayrılacak ve bu offsetlerin en az %25'ini oluşturan teknoloji transferi (örneğin, kompozit malzeme üretimi) için somut hedefler nelerdir?

2- 2029-2034 teslimat takviminde 50 kesin siparişin (ve 25 opsiyonel uçağın) slotlarının %100 garanti altına alındığı taahhüt edilmiş midir? Küresel tedarik zinciri riskleri (örneğin, %15-20 gecikme olasılığı) için Boeing'in ek offset veya %5-10 tazminat (ek slot/indirim) taahhüdü var mıdır?

3- THY'nin mevcut filosunda (yaklaşık 450 uçak) geniş gövdeli uçak oranının %25 olduğu ve Asya-Pasifik hatlarında (Pekin, Şanghay) talebin %20 arttığı dikkate alındığında, 75 adet B787-9/B787-10'un filo verimliliğine (yakıt tasarrufu: ton/yıl) ve uzun mesafeli hatlarda (örneğin, %30 kapasite artışı) katkısı rakamsal olarak nasıl modellenmiştir?

4- Rolls-Royce ve GE Aerospace ile devam eden motor müzakerelerinde, motor bedelinin (tahmini 10-12 milyar USD) %20'sinden fazlasının offset olarak Türkiye'ye (örneğin, TEI'de %50 yerli parça üretimi) dönmesi için hangi bakım/yedek parça taahhütleri alınmıştır ve bu, THY'nin bakım maliyetlerinde %10-15 tasarruf sağlayacak mıdır?

5- Anlaşmada Boeing'in tercih edilmesinin (Embraer veya Airbus'a karşı) ekonomik ve siyasi gerekçeleri nelerdir? Boeing'in sunduğu offsetlerin (tahmini 5-7 milyar USD) Airbus alternatifine kıyasla net ekonomik getirisi (%5-10 fark) ve ABD ile stratejik ortaklık avantajı nasıl hesaplanmıştır?

6- Offset anlaşmalarının TUSAŞ/TEI benzeri modellerle genişletilmesiyle, 2029-2034 döneminde yaratılacak doğrudan/dolaylı istihdam (tahmini 7.000-12.000 kişi) ve bunun %50'sinin yüksek teknoloji mühendislik pozisyonlarında olması için Boeing'in eğitim taahhütleri (örneğin, 1.000 saat/yıl) nelerdir?

7- Son 5 yılda uçak alım anlaşmalarının %70'inin devlet düzeyinde duyurulduğu dikkate alındığında, bu anlaşmanın offsetlerinin (teknoloji/yatırım) Türkiye'nin ABD ile ilişkilerine katkısı (% olarak) nedir ve Çin'in Airbus odaklı stratejisine karşı Türkiye'nin tedarik çeşitlendirme riski nasıl dengelenmektedir?

8- B787-9/B787-10 birim fiyatının (tahmini 350-450 milyon USD) pazarlık sürecinde teslimat slotları ve offsetlerin %40 ağırlıkta olduğu bir modelde, Boeing'in sunduğu toplam indirim (%5-8) ve ek offset değeri (1-2 milyar USD) ile Airbus alternatifine kıyasla Türkiye'ye net ekonomik getirisi (GSYİH'ye %1-2 katkı) nasıl hesaplanmıştır?

9- B787 modelleri için pilot eğitim sürelerinin (3-6 ay) ve maliyetlerinin (pilot başına tahmini 100.000 USD) offsetlerle %50 sübvansede edilmesi planlanmış mıdır? Bu eğitimlerin (yıllık 750-1.500 saat) THY'nin operasyonel verimliliğine (%10-15 artış) katkısı nasıl öngörülmektedir?

10- Katar'ın offsetlerle kurduğu eğitim şehrinin (10 milyar USD çarpan etkisi) örnek alındığında, Boeing anlaşmasında eğitim/teknoloji parkı yatırımları için ayrılan offset bütçesi (tahmini 1-2 milyar USD) ve bu yatırımların Türkiye'deki 200+ üniversiteye entegrasyon oranı (%20-30) nasıl planlanmıştır?

11- 1990'lar Nippon-GE anlaşmasındaki gibi, Boeing'in ABD tesislerinde 50-100 Türk mühendisin 2-3 yıl çalışması taahhüt edilmiş midir? Bu ekibin dönüşte (örneğin, 2035'e kadar) yerli jet motoru fabrikası kurma potansiyeli (tahmini 7 milyar USD ihracat) nasıl değerlendirilmektedir?

12- Küresel tedarik zinciri krizlerinin (örneğin, %20 gecikme riski) etkisini azaltmak için offsetlerin %30'unun yerli parça üretimine (kompozit malzemeler, aviyonik) ayrılması ve THY'nin tedarik zinciri bağımsızlık oranının %35'e çıkarılması hedeflenmiş midir? Bu, yıllık 750 milyon USD tasarruf sağlayacak mıdır?

13- Anlaşmanın offset değerinin (tahmini 5-7 milyar USD) GSYİH'ye çarpan etkisi (1:4 oranında) dikkate alındığında, 2035'e kadar havacılık sektöründe yaratılacak ek ihracat hacmi (15-20 milyar USD) ve istihdam artışı (%15-20) için hangi izleme mekanizmaları (yıllık KAP raporları, denetim) kurulacaktır?