

BYD

Çinli Firma Kontrol ve Bağlantı Profili

YÖNETİCİ HÜKMÜ BYD, hukuken ve fiilen kurucu Wang Chuanfu etrafında yoğunlaşmış, özel sermayeli ve borsaya açık bir sanayi grubudur. Kamuya açık kanıtlar devlet mülkiyeti veya doğrudan devlet kontrolü göstermiyor. Buna karşılık şirket; yerel Parti-devlet yapıları, sanayi politikası, kamu destekleri ve pazar erişimi pazarlıkları içine derinden gömülü. “Özel şirket” ile “devletten bağımsız şirket” aynı şey değildir.

Türkiye açısından karar özeti

Boyut	Değerlendirme	Güven
Mülkiyet ve fiilî kontrol	Kurucu liderliğinde özel grup; Wang'ın yönetim ve sermaye etkisi belirleyici.	Yüksek
Devlet bağlantısı	Devlet kontrolü kanıtlanmıyor; politika, yerel yönetim ve parti örgütü arayüzleri güçlü.	Orta-yüksek
Mali ve teknolojik kapasite	Ölçek ve teknoloji kapasitesi yüksek; 2026 ilk çeyrek kârlılığı ve nakit üretimi baskı altında.	Yüksek
Türkiye yatırım taahhüdü	Proje askıda; inşaat başlamadı ve açıklanmış yeni takvim yok.	Yüksek
Ana karar riski	Ödeme gücü değil; küresel kapasite tahsisi, düzenleyici uyum ve uygulama önceliği.	Yüksek

KARAR SORUSU

Türkiye'deki bir şirket veya kamu kurumu BYD ile yatırım, tedarik, ortaklık ya da teşvik ilişkisine girerken hangi yapıyı muhatap aldığını ve hangi taahhütleri ayrıca doğrulamalı?

Kapsam: Mülkiyet, fiilî kontrol, yönetim, Parti-devlet ve yerel yönetim arayüzleri, mali kapasite sinyalleri, Türkiye yatırımının durumu ve doğrulama listesi. Bilgi kesim tarihi: 26 Temmuz 2026.

Hazırlayan: Emre Erol, PhD | Çin politika, şirket ve rekabet istihbaratı

1. Şirket kimliği ve kontrol mimarisi

BYD Company Limited, Shenzhen ve Hong Kong borsalarında işlem gören, merkezi Shenzhen'de bulunan bir sanayi grubudur. Otomotiv, batarya ve enerji depolama, elektronik üretim, fotovoltaiik ve raylı sistem faaliyetlerini aynı grup içinde birleştiren dikey entegrasyonu, şirketin yalnız bir otomobil üreticisi olarak okunmasını yetersiz kılar. [1][3]

1995 Kuruluş	¥804,0 mlr 2025 gelir	¥883,7 mlr 2025 toplam varlık	%16,90 Wang'ın tabloda görünen payı
------------------------	---------------------------------	---	---

Hissedar yapısında kritik ayırım

31 Mart 2026 tablosunda HKSCC Nominees Limited yüzde 40,38 ile en büyük kayıtlı hissedar gibi görünür. Ancak HKSCC, Hong Kong'da işlem gören çok sayıda hak sahibinin paylarını topluca kaydeden bir nominee kuruluşudur; tek bir ekonomik sahibin yüzde 40,38 kontrolü anlamına gelmez. Bu ayırım yapılmazsa şirketin mülkiyet haritası baştan yanlış kurulur. [2]

Wang Chuanfu %16,90 doğrudan kayıtlı pay*	Lv Xiangyang %7,87	Rongjie Investment %5,11; Lv ve eşinin kontrolünde
Yönetim etkisi Başkan ve şirket başkanı; tek icracı yönetim kurulu üyesi	İlişki Wang'ın kuzeni; icracı olmayan yönetim kurulu üyesi	İlişki Lv ailesinin kontrol ettiği özel holding

BYD Company Limited
Shenzhen + Hong Kong'da halka açık, kurucu liderliğinde özel sanayi grubu

* Wang tablodaki yüzde 16,90 paya ek olarak 3 milyon H payına ve bir varlık yönetim planı üzerinden 11,18 milyon A payına sahiptir; bu kalemler yüzde 16,90 hesabına dâhil edilmemiştir. [2]

Fiilî kontrol hükmü

DOĞRULANMIŞ OLGU: Wang Chuanfu yönetim kurulu başkanı ve şirket başkanıdır; altı kişilik kurulun tek icracı üyesidir. Lv Xiangyang ve Xia Zuoquan icracı olmayan üyelerdir; üç üye bağımsızdır. [1]

ANALİTİK ÇIKARIM: Sermaye payı tek başına çoğunluk sağlamasa da kurucu payı, icra yetkisi ve yönetim kurulu konumu birleştğinde şirket kurucu merkezli fiilî kontrol gösterir. Lv ailesiyle akrabalık ve sermaye ilişkisi etki çevresini genişletir; ancak şirket açıklaması bu tarafların resmî biçimde birlikte hareket ettiğini söylemez. [3]

AÇIK NOKTA HKSCC altında tutulan H paylarının nihai faydalanıcı dağılımı tam görünür değildir. İşlem düzeyi due diligence, güncel hak sahibi bildirimlerini ve oy kullanma davranışını ayrıca incelemelidir.

2. Parti-devlet ve yerel yönetim bağlantıları

ANA AYRIM: BYD'nin özel mülkiyetli olması, Parti-devlet sisteminin dışında olduğu anlamına gelmez. Kamuya açık kayıtlar şirket bünyesinde bir parti komitesi bulunduğunu ve BYD'nin Pingshan'daki yeni enerji ve akıllı bağlantılı araç sanayi zinciri parti komitesinde “zincir başı” şirket olarak yer aldığını gösteriyor. [4][5]

Bağlantı katmanları

Katman	Doğrulanmış kanıt	Ne gösterir / ne göstermez
Şirket içi parti örgütü	Resmî Shenzhen kayıtlarında BYD parti komitesinin faaliyetleri yer alıyor. [5]	Örgütsel varlığı gösterir; tek başına yönetim kurulunun talimatla kontrol edildiğini göstermez.
Yerel sanayi zinciri yönetişi	BYD, Pingshan'ın NEV ve akıllı araç sanayi zinciri parti komitesinde “zincir başı” şirket ve ortak sekreterlik yapısının parçası. [4]	Yerel hükümet, tedarik zinciri ve sanayi koordinasyonu içinde kurumsal ağırlık gösterir.
Kamu desteği	2026 ilk çeyrekte 183,852 milyon yuan tutarında otomotiv bağlantılı devlet desteği, olağan dışı gelir kalemi olarak raporlandı. [2]	Destek ilişkisini doğrular; bu tutar şirketin toplam kamu desteğini ölçmez.
Dış ticaret savunması	AB, BYD Grubu için beş yıllık yüzde 17 telafi edici vergi uyguluyor. [6]	AB'nin sübvansiyon bulgusunu gösterir; mülkiyet veya günlük devlet kontrolü hükmü değildir.
Politika uyumu	Elektrifikasyon, batarya, enerji depolama ve küreselleşme şirket stratejisinin çekirdeğinde. [1]	Ulusal sanayi hedefleriyle güçlü uyum gösterir; her dış yatırımın Pekin tarafından tek tek emredildiği anlamına gelmez.

Devlet kontrolü değerlendirmesi

BULGU	İncelenen hissedar tablolarında devlete ait bir kontrol hissesi veya devlet kurumunun kurucu üzerinde oy çoğunluğu görünmüyor. En büyük açık A payları gerçek kişiler ve özel holdingler etrafında yoğunlaşıyor.
ÇIKARIM	BYD'yi “devlet şirketi” diye sınıflandırmak yanlış; “sıradan özel şirket” diye okumak da eksik. En doğru sınıf, özel kontrol altında fakat Parti-devlet ve yerel sanayi yönetişimine yüksek ölçüde gömülü ulusal şampiyon.
DOĞRULAMA İHTİYACI	Belirli bir yatırımda politika bankası finansmanı, yerel teşvik, arazi tahsis, garanti veya kamu fonu kullanılıp kullanılmadığı proje ve iştirak düzeyinde ayrıca incelenmelidir. Grup düzeyi etiket, işlem düzeyi kanıtın yerini tutmaz.

3. İşletme kapasitesi ve mali sinyaller

BYD'nin Türkiye yatırımındaki duraksamayı şirketin temel kapasite eksikliğiyle açıklamak ikna edici değil. Grup 2025'te yaklaşık 804 milyar yuan gelir ve 32,6 milyar yuan hissedarlara atfedilen net kâr üretti. Dikey entegrasyon; batarya, güç elektroniği, araç platformu, elektronik üretim ve enerji depolama kapasitesini aynı sermaye tahsisi sistemi içinde topluyor. [1][3]

+%3,46 2025 gelir büyümesi	-%18,97 2025 net kâr değişimi	¥59,1 mlr 2025 faaliyet nakit akışı	¥246,3 mlr 2025 özkaynak
--------------------------------------	---	---	------------------------------------

2026 ilk çeyrek uyarı göstergeleri

Gösterge	2026 ilk çeyrek	Yıllık değişim / referans	Okuma
Gelir	¥150,2 mlr	-%11,82	Talep ve fiyat baskısının ölçeğe yansımaları.
Net kâr	¥4,08 mlr	-%55,38	Marj ve kazanç baskısı belirgin.
Faaliyet nakit akışı	¥2,79 mlr	-%67,48	İç finansman üretimi zayıfladı.
Kısa vadeli borç	¥66,3 mlr	2025 sonuna göre +%72,27	Finansman ihtiyacı ve işletme sermayesi takibi gerekli.
Geliştirme harcaması	¥8,29 mlr	2025 sonuna göre +%38,75	Teknoloji yatırımı sürüyor; nakit gereksinimini de artırıyor.

Kaynak: BYD 2026 birinci çeyrek raporu. Çeyreklik veriler denetlenmemiştir ve tek başına finansal sıkıntı kanıtı sayılmaz. [2]

Karar açısından yorum

GÜÇLÜ SONUÇ: BYD'nin Türkiye'de fabrika kurabilecek teknik veya bilanço ölçeğine sahip olmadığı söylenemez.

DAHA İHTİYATLI SONUÇ: 2025'te kâr ve nakit akışındaki gerileme ile 2026 ilk çeyrek baskısı, küresel yatırımlar arasında daha sert önceliklendirmeyi teşvik edebilir. Türkiye projesinin askıya alınmasını "parasızlık" yerine sermaye tahsisi, zamanlama ve düzenleyici getiri üzerinden okumak daha güçlüdür.

Bu aşamada ne doğrulanamaz?

Kamuya açık konsolide raporlar, Manisa projesi için ayrılmış sermaye bütçesini, finansmanın hangi iştirak üzerinden sağlanacağını, Türkiye'ye aktarılmış nakdi veya yatırımın yönetim kurulu içindeki güncel statüsünü göstermiyor. Bunlar karşı taraf belgesi ve sözleşme eki gerektiren işlem düzeyi sorulardır.

4. Türkiye yatırımının doğrulanmış seyri

Tarih	Doğrulanmış gelişme	Karar açısından anlamı
8 Temmuz 2024	Türkiye ile yaklaşık 1 milyar dolarlık yatırım anlaşması açıklandı: yıllık 150 bin araç, Ar-Ge merkezi, 5 bin doğrudan istihdam ve 2026 sonu üretim hedefi. [8]	Yüksek siyasi görünürlük ve iddialı takvim.
8 Ekim 2024	Çin, Türkiye'nin Çin menşeli araçlara yönelik ek vergileri, izin belgesi rejimi ve yatırım teşvik belgesi muafiyetini DTÖ'ye taşıdı. [7]	BYD'nin yararlandığı piyasa erişim mekanizması aynı anda devletlerarası uyumsuzluk konusu oldu.
2025	Kamuya açık söylem yatırımın süreceği yönündeydi; buna rağmen Manisa sahasında üretim tesisinin inşası başlamadı.	Söylem ile fiziksel ilerleme arasında doğrulama ihtiyacı oluştu.
9 Haziran 2026	BYD İcra Başkan Yardımcısı Stella Li, Türkiye projesinin askıda olduğunu, inşaatın başlamadığını ve takvim bulunmadığını açıkladı; Macaristan birinci öncelik oldu. [9]	Proje iptal edilmiş sayılmaz; ancak sermaye tahsisi ve uygulama önceliği Türkiye aleyhine değişti.
26 Temmuz 2026	İptali veya yeniden başlamayı doğrulayan yeni bir şirket takvimi kamuya açıklanmış değil.	Karar verici için ana değişken vaat değil, bağlayıcı kilometre taşları ve fiilî harcama.

“Askıda” ne demek?

İfade	Bu dosyada kullanılabilecek hüküm
İptal edildi	Kamuya açık şirket açıklaması bunu doğrulamıyor; kullanılmamalı.
Devam ediyor	Yeni takvim ve inşaat olmadığı için fazla güçlü; kullanılmamalı.
Askıda / takvimsiz	Şirket yöneticisinin açıklamasıyla doğrulanmış mevcut durum. [9]
Yeniden başlayabilir	Mümkün bir senaryo; doğrulanmış taahhüt değil.

Stratejik sürtünme noktaları

KAPASİTE	Macaristan tesisinin yaklaşık bir yıl gecikmesi ve Avrupa satışlarının hızla büyümesi, BYD'yi üretim kapasitesini önce AB içinde devreye almaya yöneltti. [9]
TİCARET POLİTİKASI	Türkiye'nin yatırım teşvik belgesine bağlı ithalat muafiyeti, Çin'in DS629 şikâyetinin parçası. Aynı düzenleme BYD için kısa vadeli pazar erişimi sağlarken devletlerarası hukuki sürtünme yaratıyor. [7][10]
YER SEÇİMİ	AB içinde üretim, BYD'nin Çin menşeli bataryalı elektrikli araçlara uygulanan yüzde 17 telafi edici vergiye maruz kalmamasını sağlayabilir. Türkiye'de üretimin AB pazarına erişim değeri ise menşe kuralları ve ürün bileşimine bağlıdır. [6]
TÜRKİYE İÇİN ESAS DERS: Büyük yatırım duyurusu, fiilî yatırım değildir. Karar verici; basın açıklaması yerine sermaye aktarımı, arazi/ruhsat, ekipman siparişi, bağlayıcı kilometre taşları, teminat ve geri alma hükümlerini izlemelidir.	

5. Senaryolar ve Türkiye-Çin-ABD eksen

BYD dosyası yalnız Türkiye-Çin ikili ilişkisi değildir. Avrupa'nın ticaret savunması ve ABD'nin Çin bağlantılı araç yazılımı/donanımına yönelik güvenlik yaklaşımı, şirketin küresel kapasite yerleşimini ve teknoloji mimarisini etkiliyor. ABD'nin nihai bağlantılı araç kuralı, Çin kontrolüne tabi üreticilerin belirli yazılım veya donanım içeren araç satışını model yılı 2027'den itibaren; donanım kısıtlarını ise model yılı 2030 eşiğiyle sınırlar. [11]

Senaryo	Tetikleyici işaretler	Türkiye için sonuç	Olasılık
A. Kontrollü yeniden başlama	Yeni şirket takvimi; sahada inşaat; ekipman siparişi; yerel işe alım; bağlayıcı tedarik sözleşmeleri.	Yatırım sürer ancak ilk açıklamadaki takvim/ölçek yeniden yazılabilir.	Orta-düşük
B. Uzun süreli bekleme	Macaristan ve AB içi brownfield kapasite önceliği; Türkiye'de yalnız satış ağı.	Teşvik ve ithalat avantajı tartışması sürerken üretim taahhüdü değer kaybeder.	Orta-yüksek
C. Projenin yeniden kapsamlandırılması	Tam araç fabrikası yerine batarya, montaj, Ar-Ge veya daha küçük bir kapasite paketi.	İstihdam, yerleşme ve ihracat vaadi ilk paketten belirgin biçimde farklılaşır.	Orta
D. Fiilî çekilme	Resmî iptal, teminat süreci, arazi/izin geri dönüşü veya uzun süre sıfır fiziksel ilerleme.	Tedarikçi ve kamu planlarının yeniden kurulması; teşvik geri alma ve itibar boyutu.	Orta-düşük

İzlenecek erken uyarı göstergeleri

Sinyal	Nerede aranmalı?	Neden önemli?
Sermaye ve iştirak	Türkiye Ticaret Sicili, BYD duyuruları, grup bağlı ortaklık listesi	Yerel tüzel kişilikte sermaye ve yetki gerçekten artıyor mu?
Fiziksel ilerleme	Arazi, ruhsat, ÇED, ihale, ekipman ve yüklenici kayıtları	Basın söylemini fiilî taahhütten ayırır.
Model ve kapasite	Şirket ürün planı, tedarikçi RFQ'ları, iş ilanları	Tesisin ekonomik mantığını ve yerleşme düzeyini gösterir.
Politika	Türkiye teşvik düzenlemeleri, DTÖ DS629, AB menşe ve telafi edici vergi rejimi	Yatırımın pazar erişimi getirisini değiştirebilir.
Grup finansmanı	BYD raporları, tahvil/borçlanma, iştirak garantileri	Manisa'nın küresel sermaye tahsis sırasını gösterir.

RED-TEAM SONUCU: “BYD Türkiye'den vazgeçti” ve “yatırım yalnızca gecikti” ifadelerinin ikisi de mevcut kanıt önüne geçer. En savunulabilir hüküm: proje askıda, yeni takvim yok ve yeniden başlama olasılığı artık bağlayıcı kanıt gerektiriyor.

6. Müzakere ve due diligence kontrol listesi

Öncelik	Doğrulanacak belge / soru	Karar riski
1	Türkiye yatırım anlaşmasının kilometre taşları, teminatları, fesih ve geri alma hükümleri nelerdir?	Yüksek
2	Proje hangi BYD iştiraki tarafından yürütülecek; sermaye ve finansman kaynağı nedir?	Yüksek
3	Yönetim kurulu onaylı güncel sermaye bütçesi ve yatırım takvimi var mı?	Yüksek
4	Arazi, ruhsat, ÇED, altyapı ve ekipman siparişlerinin hangileri tamamlandı?	Yüksek
5	Üretilen modeller, yıllık kapasite rampası, yerli girdi ve ihracat pazarları nedir?	Yüksek
6	Türkiye üretiminin AB menşee kuralları ve telafi edici vergi rejimi altındaki statüsü nedir?	Yüksek
7	Araç yazılımı, veri, OTA güncellemeleri, bulut altyapısı ve siber güvenlik sorumluluğu kimde?	Orta-yüksek
8	Yerel yönetim, teşvik kurumu ve tedarikçilerle kurulmuş bağlayıcı yükümlülükler nelerdir?	Orta-yüksek

Yöntem ve kanıt standardı

Doğrulanmış olgu, şirket açıklaması veya resmî belgeyle desteklenir. Analitik çıkarım, olgulardan üretilir fakat kaynağın doğrudan söylediği şey olarak sunulmaz. Belirsizlik, kanıt boşluğudur; “yok” diye yorumlanmaz. Doğrulama adımı, karar vermeden önce istenecek belgeyi veya izlenecek sinyali tanımlar.

Seçilmiş kaynaklar

- [1] [BYD 2025 Yıllık Raporu](#) - Şirket yapısı, yönetim, faaliyet alanları ve 2025 finansalları.
- [2] [BYD 2026 Birinci Çeyrek Raporu](#) - 31 Mart 2026 hissedar tablosu ve güncel finansal göstergeler.
- [3] [BYD 2025 Yıllık Rapor Özeti](#) - Hissedar ilişkileri, halka açık kontrol açıklamaları ve yıllık özet veriler.
- [4] [Shenzhen Hükümeti - Pingshan sanayi zinciri parti örgütlenmesi](#) - BYD'nin yerel sanayi zinciri parti komitesi içindeki kurumsal konumu.
- [5] [Shenzhen Hükümeti - özel şirket parti örgütleri](#) - BYD parti komitesinin kamusal faaliyetlerine ilişkin resmî kayıt.
- [6] [Avrupa Komisyonu - Çin menşeli BEV telafi edici vergileri](#) - BYD Grubu için yüzde 17 telafi edici vergi.
- [7] [DTÖ DS629 - Türkiye'nin Çin menşeli araç önlemleri](#) - Ek vergi, ithalat izin belgesi ve yatırım teşvik belgesi muafiyetine ilişkin uyumsuzluk.
- [8] [T.C. Cumhurbaşkanlığı Yatırım ve Finans Ofisi - BYD yatırım duyurusu](#) - 1 milyar dolar, 150 bin araç, 5 bin doğrudan istihdam ve 2026 sonu hedefi.
- [9] [Reuters - BYD Türkiye fabrikasını askıya aldı](#) - İnşaata başlamadığı, takvim bulunmadığı ve Macaristan'ın önceliklendirildiği şirket açıklaması.
- [10] [Emre Erol - BYD'nin Türkiye molası](#) - Türkiye yatırımını Avrupa kapasitesi, Çin politikası ve DTÖ dosyası birlikte üzerinden okuyan analiz.
- [11] [ABD Ticaret Bakanlığı - Bağlantılı Araçlar Nihai Kuralı](#) - Çin bağlantılı araç yazılımı ve donanımına ilişkin model yılı 2027/2030 kısıtları.

BAĞIMSIZLIK VE SINIR: Bu örnek kamuya açık kaynaklarla hazırlanmıştır. Değerlendirilen şirket temsil edilmemekte ve herhangi bir işlemde komisyon alınmamaktadır. Belge hukukî, mali veya yatırım tavsiyesi değildir; tam kapsamlı due diligence'in yerine geçmez.

Emre Erol, PhD | i-Çin'den China Desk
icinden.substack.com | emreerol.uw@gmail.com