

i-Çin'den | CHINA DESK | ÖRNEK DOSYA

Çinli Elektrikli Araç Üreticilerinin Türkiye ve Avrupa Açılımı

Sektör ve Rekabet Dosyası

ANA HÜKÜM Avrupa'da Çinli otomobil üreticilerinin yeni rekabet avantajı yalnız fiyat veya batarya teknolojisi değil; atıl Avrupa fabrikalarını, ortak girişimleri ve mevcut tedarik ağlarını pazar erişim altyapısına dönüştüren yerleşme mimarisidir. Türkiye, büyük teşvik duyurularıyla değil; AB kurallarıyla uyumlu tedarik ekosistemi, bağlayıcı yatırım kilometre taşları ve teknoloji kazanımıyla rekabet edebilir.

Bu dosyanın yanıtladığı karar soruları

1. Çinli üreticilerin Avrupa'daki beş farklı yerleşme modeli nedir?
2. AB, Türkiye ve ABD düzenlemeleri aynı sermaye tahsis kararını nasıl şekillendiriyor?
3. Türkiye'deki üretici, tedarikçi, yatırımcı ve kamu kurumları hangi riskleri izlemeli?
4. 2026-2028 döneminde hangi senaryolar için hangi erken uyarı göstergeleri kullanılmalı?

Kapsam: BYD, Chery, SAIC/MG, Geely-Ford ve Leapmotor-Stellantis. Bilgi kesim tarihi: 26 Temmuz 2026. Hazırlayan: Emre Erol, PhD.

Yönetici özeti

%18,5 Türkiye BEV payı H1 2026	%6,3 Seçili Çin markaları TR otomobil	%20,7 AB BEV payı H1 2026	%6,6 4 Çinli grup AB otomobil
--	---	---------------------------------------	---

Türkiye otomobil pazarı 2026'nın ilk yarısında yüzde 9,8 daralmasına rağmen bataryalı elektrikli araçlar yüzde 18,5 pay aldı. BYD, Chery, Omoda & Jaecoo, MG ve Hongqi toplam 27.547 otomobil satarak pazarın yaklaşık yüzde 6,3'üne ulaştı; bu satışların tamamı ithal kaydedildi. [1]

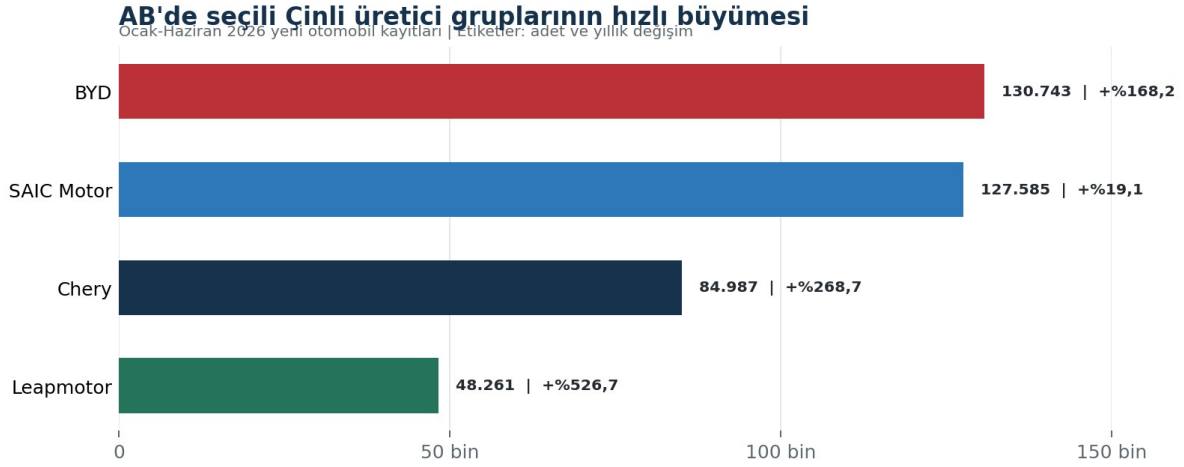
AB'de BYD, SAIC, Chery ve Leapmotor grupları H1 2026'da birlikte 391.576 yeni otomobil kaydı ve yaklaşık yüzde 6,6 pay üretti. Geely'nin Volvo, Smart, Polestar ve Zeekr gibi karma marka portföyü eklendiğinde Çin merkezli beş grubun payı yüzde 9,3'e çıkıyor. [2]

Beş karar hükmü

- 1. Rekabet birimi değişti.** Artık yalnız araç değil; fabrika erişimi, ortaklık, yazılım, batarya ve düzenleyici köken paketi rekabet ediyor.
- 2. Avrupa yerelleşmesi hızlanıyor.** BYD, Chery, Geely ve Leapmotor; greenfield yatırımdan brownfield devralmaya ve ortak üretime uzanan farklı yollar kullanıyor.
- 3. Türkiye'nin gümrük avantajı tek başına yetmiyor.** AB'nin Made in EU yönelimi, Türkiye'de üretilen bir aracın AB destekleri bakımından otomatik olarak AB-yerli sayılacağını garanti etmiyor.
- 4. Duyuru riski yüksek.** BYD Türkiye örneği, siyasi görünürlüğü yüksek bir yatırım anlaşmasının fiziksel yatırım ve küresel sermaye önceliğiyle aynı şey olmadığını gösteriyor.
- 5. ABD etkisi dolaylı fakat güçlü.** Çin bağlantılı araç yazılımı ve donanımına getirilen ABD kısıtları, platform ve veri mimarisini bölüyor; Ford-Geely iş birliği ise aynı aktörlerin Avrupa'da farklı teşviklerle hareket edebildiğini gösteriyor.

TÜRKİYE İÇİN SONUÇ En savunulabilir strateji, tek bir büyük fabrika vaadine odaklanmak değil; birden fazla üreticiye açık, ihracat ve tedarikçi kazanımı ölçülebilen, teşviklerin fiziksel ilerlemeye bağlandığı bir yerleşme portföyü kurmaktır.

1. Pazar sinyali: büyüme ithalattan yerelleşmeye geçiyor



Kaynak: ACEA, H1 2026. Veriler AB pazarıdır; üretici grubu tanımları ACEA'ya aittir.

Büyüme oranları düşük baz etkisini içeriyor; yine de dört grubun aynı anda ölçek kazanması, tek bir marka hikâyesinden daha geniş bir yapısal dönüşüme işaret ediyor. BYD ve SAIC'in AB payları ayrı ayrı yüzde 2,2'ye; Chery yüzde 1,4'e ve Leapmotor yüzde 0,8'e ulaştı. [2]

Türkiye pazarının ayırt edici özelliği

Gösterge H1 2026	Adet	Pay / değişim	Stratejik okuma
Toplam otomobil	440.234	-%9,8	Genel daralmaya rağmen elektrifikasyon sürüyor.
Bataryalı elektrikli	81.331	%18,5	AB'nin H1 payına yakın; ürün geçişi hızlandı.
BYD	6.809	%1,55	PHEV + BEV portföyü; üretim taahhüdü askıda.
Chery + Omoda & Jaecoo	19.313	%4,39	Çinli marka hacminin ana gövdesi; tamamı ithal.
MG + Hongqi	1.425	%0,32	SAIC ve FAW bağlantılı daha küçük hacim.

Not: ODMD marka tablosu tüm güç aktarma sistemlerini kapsar. Seçili Çin markası payı, Çin merkezli şirketlerin sahip olduğu ancak Avrupa kökenli marka kimliği taşıyan Volvo veya Smart gibi markaları içermez. Bu nedenle rakam, Çin sermayesinin toplam etkisi değil, görünür Çin marka varlığıdır. [1]

ANALİTİK ÇIKARIM Türkiye Çinli araçlar için küçük bir deneme pazarı değil; Çinli markaların tek başına anlamlı ölçeğe ulaştığı, fakat yerli üretim bağının henüz kurulmadığı bir pazar. Bu fark, ithalat yönetimi ile sanayi politikası arasındaki açığı oluşturuyor.

2. Dört düzenleyici alan, tek sermaye tahsis kararı

Alan	Doğrulanmış politika sinyali	Şirket davranışına etkisi
Çin	2021-2035 planı; elektrifikasyon, bağlantılı araçlar, güçlü tedarik zinciri ve açık uluslararası iş birliğini stratejik yön olarak tanımlıyor. [6]	Ar-Ge, batarya, yazılım ve ölçek kapasitesini ihracatla birlikte taşıyan ulusal ekosistem.
Avrupa Birliği	Çin menşeli BEV'lerde BYD %17, Geely %18,8, SAIC %35,3 telafi edici vergi. Mart 2026 Industrial Accelerator Act teklifi EV ve bileşenler için Made in EU hükümleri getiriyor. [3][4]	İthalat yerine AB içinde üretim; hızlı devralma ve yerel ortaklık değer kazanıyor.
Türkiye	Çin menşeli araçlarda ek vergiler, ithalat izin belgesi ve yatırım teşvik belgesine bağlı muafiyetler DS629 panelinin konusu. [5]	Yatırım sözü pazar erişimi sağlayabilir; fakat uyumsuzluk ve uygulama belirsizliği yaratır.
ABD	Çin bağlantılı üretici/yazılım işlemleri model yılı 2027; belirli VCS donanımı model yılı 2030 eşliğiyle kısıtlanıyor. [15]	Yalnız menşe değil, kontrol, yazılım, veri ve donanım mimarisi de pazar erişim kriteri oluyor.

AB açısından kritik belirsizlik

Industrial Accelerator Act, Temmuz 2026 itibarıyla Komisyon teklifidir; nihai mevzuat değildir. Bu nedenle “Türkiye’de üretilen araç Made in EU sayılmaz” hükmü de “Gümrük Birliği sayesinde otomatik olarak sayılır” hükmü de mevcut kanıtın önüne geçer. Doğru yaklaşım, nihai yöntem ve delegated act kriterlerini izlemektir. [4]

Teşvik tasarımına etkisi

Pazar erişimi: İthalat avantajı, üretimin kendisi değil; üretim gerçekleşene kadar geçici bir köprü olarak tasarlanmalı.

Köken ve içerik: Batarya hücresi, güç elektroniği, yazılım, kritik bileşen ve tedarikçi harcaması ayrı ayrı ölçülmeli.

Teknoloji ve veri: OTA, bulut, sürüş verisi, siber güvenlik ve kaynak kod sorumluluğu yatırım anlaşmasının dışında bırakılmamalı.

Geri alma: Sermaye, istihdam, kapasite ve ihracat kilometre taşları gerçekleşmezse teşviklerin otomatik geri alma hükümleri bulunmalı.

KARAR KURALI Teşvik, üretici kimliğine veya basın açıklamasına değil; doğrulanabilir yerel değer yaratımına bağlanmalı.

3. Beş üretici, beş yerelleşme modeli

Üretici / model	Avrupa yerleşimi	Hız avantajı	Ana risk
BYD greenfield + brownfield arayışı	Macaristan'da yeni tesis; ikinci AB tesisi için mevcut fabrika arayışı; Türkiye projesi askıda. [7] [8]	Dikey entegrasyon ve büyük sermaye ölçeği.	Aynı anda çok sayıda tesis; sermaye önceliği ve gecikme.
Chery yerel ortaklı brownfield	EBRO ile eski Nissan Barcelona tesisi; Chery ortak girişimde %40. [9][10]	Mevcut işgücü, tesis ve yerel marka.	Takvim kaymaları; marka/platform ayrımının belirsizliği.
SAIC/MG kontrollü greenfield	Galicia'da yaklaşık €200 milyonluk tesis; onay sonrası 2027 inşaat, 2028 işletme hedefi. [11]	MG'nin mevcut Avrupa dağıtım hacmi.	Yüksek AB vergisi ve onay/uygulama riski.
Geely-Ford ABD-Çin ortak girişimi	Ford Valencia kapasitesi; Ford %66, Geely %34; EX5 ve ortak model, 2028. [12]	Hazır fabrika, işgücü ve Batılı OEM yetkinliği.	Siyasi tepki, teknoloji ve tedarikçi paylaşımı.
Leapmotor-Stellantis partner kontrollü platform	Leapmotor International %51 Stellantis; Zaragoza üretimi ve Mallén batarya atölyesi. [13][14]	Dağıtım, satın alma ve fabrika kapasitesine hızlı erişim.	Kontrolün ortağa kayması; marka ve teknoloji bağımlılığı.

Model seçimini belirleyen dört değişken

Zaman: Yeni fabrika 2-4 yıl alırken mevcut tesisin devralınması veya ortak üretim pazara çıkışı kısaltabilir.

Tarife ve içerik: AB içinde montaj, telafi edici vergiyi azaltabilir; fakat yerel içerik ve kamu desteği kriterleri daha derin üretim gerektirebilir.

Kontrol: Tam mülkiyet daha fazla stratejik serbestlik; yerel ortak daha hızlı kurum ve tedarikçi erişimi sağlar.

Kapasite: Avrupa'daki düşük kullanım oranlı fabrikalar, Çinli üreticiler için giriş varlığı; mevcut OEM'ler için sabit maliyet paylaşımıdır.

YENİ REKABET BİRİMİ “Hangi Çinli marka fabrika kuracak?” sorusundan önce “hangi varlığı, kiminle, hangi kontrol ve içerik yapısıyla kullanacak?” sorusu gelmeli.

4. BYD: ölçek güçlü, sermaye tahsis sırası değişken

Q4 2026 Szeged üretim hedefi	+%168 AB H1 kayıt büyümesi	\$1 mlr Türkiye duyurulan yatırım	Takvim yok Manisa mevcut durum
--	--------------------------------------	---	--

BYD'nin Macaristan tesisi ilk planın yaklaşık bir yıl gerisinde, fakat şirket Q4 2026'da Dolphin Surf montajına başlamayı ve Macaristan'ı birinci öncelik yapmayı sürdürüyor. Türkiye'de ise 2024'te duyurulan 1 milyar dolarlık, 150 bin araç kapasiteli projenin inşaatı başlamadı ve şirket yeni bir takvim vermiyor. [7][16]

Sinyal değişimi

Tarih	Sinyal	Karar okuması
Temmuz 2024	Türkiye: 150 bin araç, Ar-Ge merkezi, 5 bin doğrudan istihdam, 2026 sonu. [16]	Greenfield Türkiye merkezi görünümü.
Haziran 2026	Macaristan birinci; Türkiye askıda ve takvimsiz. [7]	Sermaye önceliği AB içine kaydı.
Haziran 2026	İkinci AB tesisi için güney Avrupa'da mevcut fabrika arayışı. [8]	BYD de daha hızlı brownfield modeline dönüyor.

Türkiye açısından yorum

BYD'nin bilanço ve teknoloji ölçeği yatırım yapma kapasitesini destekliyor; sorun temel teknik yeterlilik değil. Daha güçlü açıklama, Türkiye projesinin Macaristan ve muhtemel ikinci AB tesisi karşısındaki düzenleyici getiri, zamanlama ve yönetim önceliğidir.

Doğrulanmış olgu: Proje askıda; inşaat başlamadı; yeni takvim yok. [7]

Analitik çıkarım: AB içi kapasite, tarifeden kaçınma ve Made in EU yönelimi nedeniyle Türkiye'ye göre daha yüksek kısa vadeli getiri sunuyor.

Açık nokta: Türkiye yatırım anlaşmasının kilometre taşları, teminatları, fesih ve teşvik geri alma hükümleri kamuya açık değil.

RED-TEAM "BYD Türkiye'den vazgeçti" mevcut kanıtı aşar; "yatırım yalnız gecikti" de yetersizdir. Savunulabilir hüküm: yatırım askıda, yeniden başlama artık yeni ve bağlayıcı kanıt gerektiriyor.

5. Chery ve SAIC: İspanya iki farklı giriş yolunu topluyor

Chery-EBRO: ortak girişim ve eski Nissan varlığı

Chery, EV Motors/EBRO ortak girişiminde yüzde 40 payla Barcelona'daki eski Nissan tesisine girdi. Chery'nin kendi ESG raporu, EBRO markalı ilk ürünün ortak girişim fabrikasında banttan indiğini kaydediyor. Buna karşılık Chery markalı üretimin başlangıcı birkaç kez ertelendi; Mayıs 2026 itibarıyla hedef 2026 sonu veya 2027 başıydı. [9][10]

Chery modelinin değeri	Ne sağlar?	Ne garanti etmez?
Hazır tesis ve işgücü	Yeni greenfield tesisten daha hızlı devreye alma.	Chery markalı üretimin zamanında başlayacağını.
Yerel EBRO markası	Siyasi kabul ve dağıtım esnekliği.	Teknoloji ve platformun yerelde kalacağını.
%40 ortaklık	Ortak risk ve yerel kurum erişimi.	Kontrolün veya tedarik kararının İspanya'da olduğunu.

SAIC/MG: mevcut satış ölçeğinden yeni tesise

SAIC'in planı daha klasik bir üretim yatırımı: Galicia/Ferrol'da yaklaşık 200 milyon avroluk fabrika ve lojistik merkezi. Proje İspanya'nın yabancı yatırım onayına bağlı; inşaatın 2027'de, işletmenin 2028'de başlaması ve ikinci aşamada 120 bin araç kapasitesi hedefleniyor. [11]

Avantaj: MG üzerinden zaten oluşmuş satış ve dağıtım hacmi, tesis kullanım riskini azaltabilir.

Baskı: SAIC'in Çin menşeli BEV'leri yüzde 35,3 ile örneklenen en yüksek AB telafi edici vergi oranına tabi. [3]

Belirsizlik: Yatırım onayı, ürün karmaşı, yerel bileşen oranı ve ikinci aşama kapasitesi henüz uygulama kanıtı değil.

KARŞILAŞTIRMALI DERS Chery hız için mevcut varlık ve ortağı; SAIC ise marka hacmi üzerine daha kontrollü yeni tesis modelini seçiyor. Türkiye her iki tipe de uygun teklif üretebilir; fakat aynı teşvik ve sözleşme şablonu ikisine birden uygulanamaz.

6. Türkiye-Çin-ABD üçgeni: Geely-Ford ve Leapmotor-Stellantis

Geely-Ford: rekabet ile iş birliği aynı anda

Ford ve Geely, Ford'un Valencia fabrikasında üretim için Ford'un yüzde 66, Geely'nin yüzde 34 pay sahibi olacağı bir ortak girişim açıkladı. İlk Geely EX5'in 2028'de üretilmesi ve iki şirketin elektrikli, plug-in hibrit ve menzil uzatıcı seçenekleri bulunan yeni bir crossover geliştirmesi planlanıyor. [12]

ÜÇGENİN ANLAMI ABD'de Çin bağlantılı otomobil üreticilerine ve teknolojilerine erişim daralırken, bir ABD üreticisi Avrupa'da aynı Çinli grupla fabrika kapasitesi ve ürün geliştirme ortaklığı kurabiliyor. "ABD'nin Çin politikası" tek bir küresel şirket davranışına dönüşmüyor; pazar, kapasite ve düzenleme alanına göre farklılaşıyor.

Leapmotor-Stellantis: dağıtım ortaklığından sanayi entegrasyonuna

Leapmotor International, Stellantis'in yüzde 51 kontrol ettiği ve Leapmotor'un yüzde 49 pay sahibi olduğu ortak platformdur. 2026 planı; B10'un Zaragoza'da üretimini, Madrid ve Zaragoza kapasitesinin paylaşımını, ortak satın almayı ve Mallén'de LFP batarya atölyesini içeriyor. [13][14]

Boyut	Geely-Ford	Leapmotor-Stellantis	Türkiye için ders
Kontrol	Ford %66 / Geely %34	Stellantis %51 / Leapmotor %49	Yerel/Batılı ortak kontrolü hız karşılığında artabilir.
Varlık	Valencia Ford fabrikası	Zaragoza/Madrid kapasitesi + Mallén batarya	Atıl kapasite ve yan tesisler paket hâlinde sunulmalı.
Ürün	EX5 + ortak geliştirilen crossover	B10 + ortak Opel/Vauxhall türevleri	Montaj değil, platform ve ürün geliştirme payı hedeflenmeli.
Politik risk	ABD iç siyaseti ve teknoloji tepkisi	Kontrol/marka ayrımı	Ortaklık yapısı, nihai faydalanıcı ve veri yönetimi incelenmeli.

7. Türkiye için rekabet ve fırsat haritası

Aktör	Baskı / fırsat	Öncelikli karar
Yerli OEM'ler	Daha hızlı model döngüsü, fiyat baskısı, LFP ve yazılım tanımlı araç mimarisi.	Platform maliyeti, yazılım sahipliği ve ortak geliştirme seçeneğini birlikte değerlendirmek.
Tedarikçiler	Çin kaynaklı parça ekosistemi yerel hacmi dışlayabilir; Avrupa yerelleşmesi yeni RFQ yaratabilir.	Hangi bileşenlerin yerelleştirileceğini ve Çinli Tier-1'lerle ortaklık/rekabet alanını belirlemek.
OSB ve bölgeler	Tek bir ana yatırımcıya arazi tahsis uzun süre atılabilir.	Modüler saha, ortak altyapı ve birden çok yatırımcıya hizmet eden tedarikçi kümesi kurmak.
Kamu	İthalat avantajı üretim gerçekleşmeden kalıcılaşabilir.	Teşviki sermaye, istihdam, yerel alım, ihracat ve Ar-Ge kilometre taşlarına bağlamak.
Finans ve profesyonel hizmetler	Ortak girişim, kontrol, veri ve teşvik yükümlülükleri karmaşılaşıyor.	Hukukî due diligence'ı Çinli şirket kontrolü ve politika riski analiziyle tamamlamak.

Türkiye'nin gerçek teklifinin beş bileşeni

- Erişim:** Büyük iç pazar ve AB'ye yakın üretim; fakat menşe ve Made in EU statüsü ayrıca doğrulanmalı.
- Hız:** Hazır/yeniden kullanılabilir tesis, izin takvimi ve liman-demiryolu bağlantısı.
- Ekosistem:** Batarya paketi, güç elektroniği, yazılım doğrulama, kalıp, kablo ve lojistik tedarikçileri.
- Güvence:** Teşvik geri alma, performans teminatı, aşamalı arazi hakkı ve şeffaf kilometre taşı raporlaması.
- Teknoloji kazanımı:** Yerel mühendislik, test, veri yönetimi ve tedarikçi geliştirme yükümlülüğü.

ÖNERİLEN PAZARLAMA CÜMLESI Türkiye kendisini “ucuz üretim ülkesi” olarak değil, Avrupa-Orta Doğu ekseninde hızlı kapasite, güçlü tedarik ve doğrulanabilir yerel değer sunan tamamlayıcı otomotiv düğümü olarak konumlandırılmalı.

8. 2026-2028 senaryoları ve erken uyarı radarı

Senaryo	Tetikleyici işaretler	Türkiye etkisi	Değerlendirme
A. AB brownfield konsolidasyonu	İspanya ve Orta Avrupa'da yeni fabrika devralmaları; Made in EU kriterlerinin sıkılaşması.	Türkiye greenfield yatırımlarda geriye düşer; tedarikçi ihracatı fırsatı kalır.	Baz senaryo yüksek
B. Türkiye tamamlayıcı merkez	BYD için yeni takvim; ikinci üretici yatırımı; AB menşei/içerik konusunda açıklık.	İç pazar + çevre pazarlara üretim; tedarikçi ve lojistik yatırımı artar.	Orta
C. İthalat büyür, yerelleşme sembolik kalır	Satış artışı; SKD/CKD sınırlı montaj; yerli alım ve Ar-Ge taahhüdü zayıf.	Fiyat rekabeti artar; dış ticaret ve yerli teknoloji kazanımı zayıf kalır.	Orta-yüksek
D. Düzenleyici teknoloji ayrışması	ABD benzeri yazılım/donanım kuralları; AB veri ve siber güvenlik şartlarının sertleşmesi.	Aynı model için bölgesel yazılım, bulut ve tedarik zinciri uyarlamaı gerekir.	Yüksek etki

Aylık izlenecek sekiz sinyal

Sinyal	Kaynak	Karar değeri
Fabrika ve ortak girişim	Şirket açıklaması, ticaret sicili, FDI onayı	Duyurudan bağlayıcı yapıya geçiş.
Arazi ve fiziksel ilerleme	Ruhsat, ÇED, ihale, ekipman, yüklenici	Fiili yatırım kanıtı.
Model ve platform	Homologasyon, ürün planı, iş ilanı, RFQ	Kapasite ve teknoloji derinliği.
Yerel içerik	AB delegated acts, satın alma ve teşvik raporları	Pazar erişimi ve destek uygunluğu.
Satış ve fiyat	ODMD, ACEA, kampanya ve stok verisi	İthalat baskısı ve kapasite kullanımı.
Batarya ve kritik bileşen	Ortak girişim, tedarik anlaşması, hücre menşei	Maliyet ve düzenleyici köken.
Yazılım ve veri	OTA, bulut, siber güvenlik, BIS/AB kuralları	ABD-AB-Türkiye ürün ayrışması.
Grup finansmanı	Yıllık/çeyreklik rapor, borçlanma, garanti	Projeler arasındaki sermaye tahsis sırası.

YÖNETİM KURULU SORUSU Çinli üreticilerin Türkiye'deki etkisini satış payıyla mı, yerel değer yaratımıyla mı, yoksa üçüncü pazarlardaki rekabet gücüyle mi ölçüyoruz? İzleme sistemi bu üç sonucu ayrı ayrı raporlamalı.

9. Yöntem, sınırlar ve seçilmiş kaynaklar

Bu örnek; resmî pazar verileri, şirket açıklamaları, Çince politika/kurumsal belgeler ve güvenilir ikincil haber kaynaklarının çapraz kontrolüne dayanır. Bulgular dört etiketle ayrılır: doğrulanmış olgu, analitik çıkarım, belirsizlik ve doğrulama adımı. Basın açıklaması yatırımın kanıtı; yatırım niyeti de uygulama takvimi olarak kabul edilmez.

Etiket	Bu dosyada anlamı
Doğrulanmış olgu	Resmî veri, şirket açıklaması veya birincil belgeyle doğrudan desteklenen ifade.
Analitik çıkarım	Birden fazla olgudan üretilen, kaynağın doğrudan söylediği şey olarak sunulmayan yorum.
Belirsizlik	Kamuya açık kanıtın karar vermek için yetersiz olduğu alan; yokluk kanıtı değildir.
Doğrulama adımı	İşlem veya politika kararından önce istenecek belge ya da izlenecek sinyal.

Seçilmiş kaynaklar

- [1] [ODMD - Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarı, Ocak-Haziran 2026](#) - Türkiye pazar büyüklüğü, motor tipleri ve marka bazında yerli/ithal satışlar.
- [2] [ACEA - New car registrations, H1 2026](#) - AB güç aktarma sistemi ve üretici grubu bazında kayıt verileri.
- [3] [Avrupa Komisyonu - Çin menşeli BEV telafi edici vergileri](#) - BYD, Geely, SAIC ve diğer üreticilere uygulanan beş yıllık oranlar.
- [4] [Avrupa Komisyonu - Industrial Accelerator Act soru ve cevapları](#) - Mart 2026 tarihli teklif ve elektrikli araçlar için Made in EU hükümleri.
- [5] [DTÖ DS629 - Türkiye'nin Çin menşeli araç önlemleri](#) - Ek vergiler, ithalat izin belgesi ve yatırım teşvik belgesi muafiyeti uyuşmazlığı.
- [6] [Çin Devlet Konseyi - 2021-2035](#) - Elektrifikasyon, akıllı bağlantı, tedarik zinciri ve uluslararası iş birliği politika çerçevesi.
- [7] [Reuters - BYD Macaristan üretimi ve Türkiye projesinin askıya alınması](#) - Macaristan'ın önceliği, Türkiye'de inşaatın başlamaması ve yeni takvim bulunmaması.
- [8] [Reuters - BYD'nin ikinci Avrupa tesisi için brownfield arayışı](#) - Güney Avrupa'da mevcut fabrika devralma tercihi ve İspanya'nın adaylığı.
- [9] [Reuters - EBRO'nun 2026 üretim hedefi ve Chery takvimi](#) - Chery'nin yüzde 40 ortaklığı, Barcelona üretim takvimi ve kapasite.
- [10] [Chery - 2024 ESG Report / 2024 ESG](#) - EV Motors ortaklığı ve EBRO markalı ilk ürünün Barcelona'da banttan inmesi.
- [11] [Reuters - SAIC'in Galicia üretim tesisi planı](#) - Yaklaşık 200 milyon avro, 2028 işletme hedefi ve ikinci aşamada 120 bin kapasite.
- [12] [Reuters - Geely-Ford Valencia ortak girişimi](#) - Ford yüzde 66, Geely yüzde 34; EX5 üretimi ve 2028 başlangıcı.
- [13] [Stellantis - Leapmotor ortaklığını genişletme niyeti](#) - B10'un Zaragoza'da üretimi, ortak satın alma ve Avrupa kapasitesinin paylaşımı.
- [14] [Stellantis - Leapmotor batarya atölyesi, Mallén](#) - Zaragoza'daki B-platformuna LFP batarya tedariki için yerel kapasite.
- [15] [ABD Ticaret Bakanlığı BIS - Connected Vehicles Final Rule](#) - Model yılı 2027 yazılım/üretici ve model yılı 2030 donanım kısıtları.
- [16] [T.C. Cumhurbaşkanlığı Yatırım ve Finans Ofisi - BYD Türkiye yatırımı duyurusu](#) - 1 milyar dolar, 150 bin araç, 5 bin doğrudan istihdam ve 2026 sonu hedefi.

BAĞIMSIZLIK VE SINIR Bu örnek kamuya açık kaynaklarla hazırlanmıştır. İncelenen şirketler temsil edilmemekte ve herhangi bir işlemde komisyon alınmamaktadır. Belge hukukî, mali veya yatırım tavsiyesi değildir; işlem düzeyi due diligence'in yerine geçmez.

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