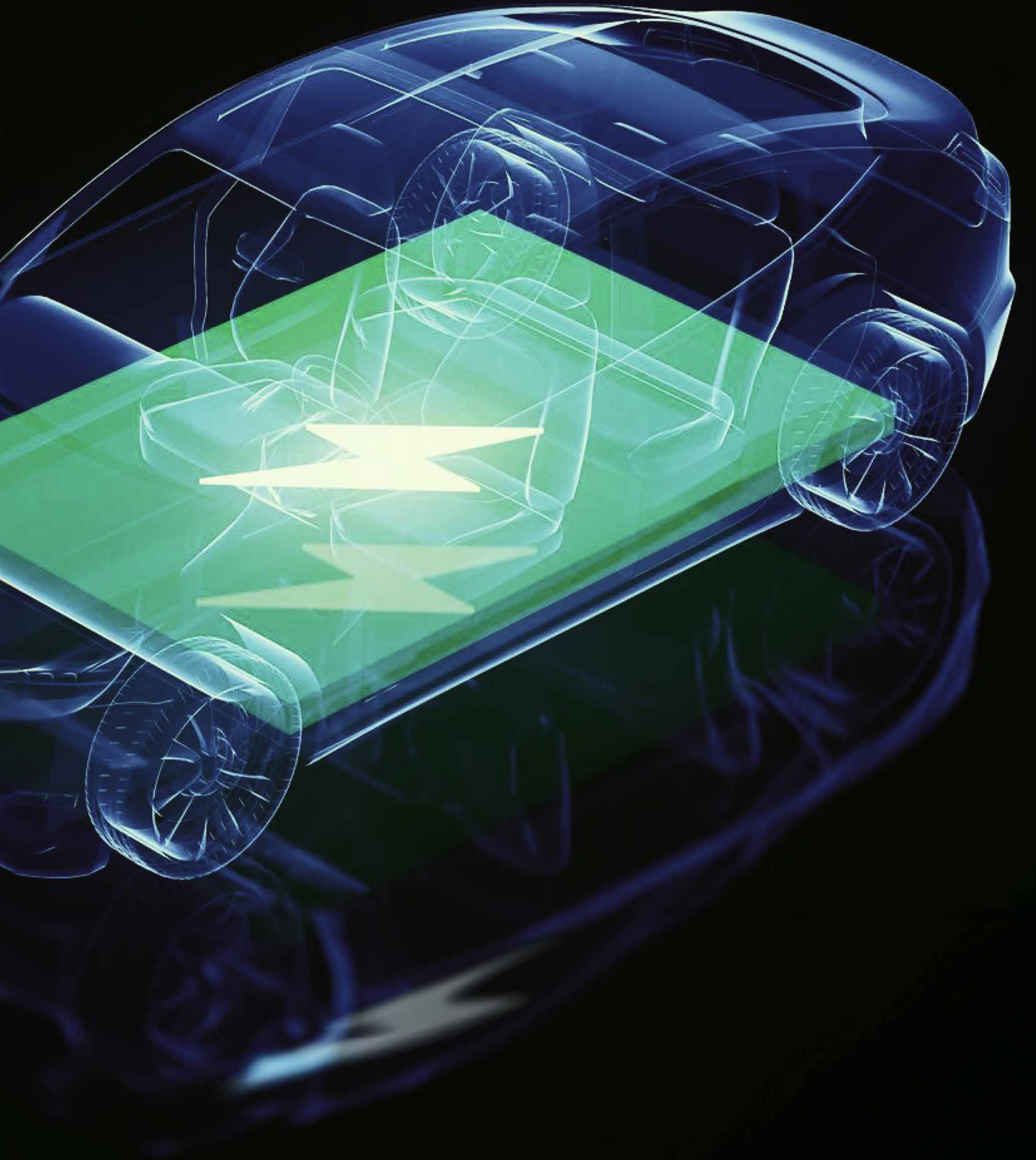




Otomotiv Sektörü:

Bambaşka bir 5 yıl bizi bekliyor



2025 beklentileri karıştı

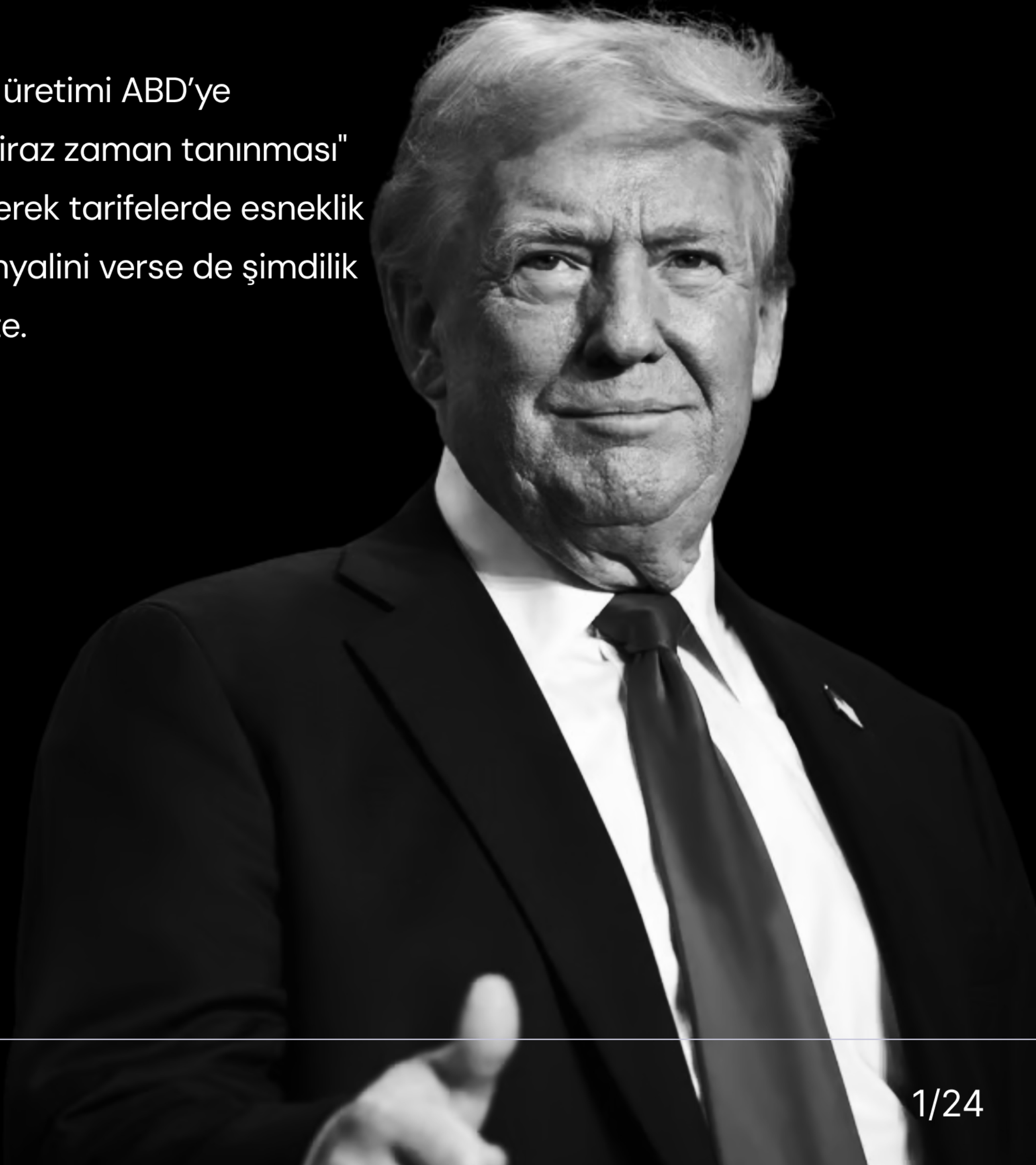
Tarifelerden önce 2025 yılının 2019'dan bu yana piyasa için en iyi yıl olması beklenirken ABD Başkanı Trump'ın getirdiği gümrük tarifeleri tüm beklentileri boşa çıkardı.

Analistlere göre otomobil ve otomobil parçalarına getirilen 25% gümrük tarifeleri, ABD'de araç satışlarında 700 bin adetlik bir düşüşe ve Kuzey Amerika'da üretimin 1,28 milyon araç azalmasına neden olabilir. Bu düşüş, 2008 krizi ve 2020 pandemi döneminden bu yana en sert gerileme olarak öne çıkabilir.

Analistler, tarifelerin araç fiyatlarını ciddi şekilde artıracaklarını, bunun da tüketicilerin araç satın alma gücünü zayıflatacağını belirtiyor. Üretim kesintileri ve yükselen maliyetler nedeniyle Illinois, Michigan ve Ohio gibi otomotiv merkezlerinde işten çıkarmalar yaşanabilir.

Otomotiv tarifelerine ek olarak, Trump yönetimi 12 Mart'ta çelik ve alüminyum ithalatına da %25 tarife uygulamaya başladı. Bu da otomobil üreticileri için ek bir maliyet baskısı yaratıyor.

Trump, şirketlere üretimi ABD'ye taşımaları için "biraz zaman tanınması" gerektiğini belirterek tarifelerde esneklik olabileceğinin sinyalini verse de şimdilik vergiler yürürlükte.



Elektrikli araç pazarı yine rekor kırdı

Otomotiv endüstrisi, elektrikli araçlara geçişte ciddi bir ivme kazanıyor. 2024 yılında, 20 farklı pazarda toplam 9,97 milyon bataryalı elektrikli araç satışı gerçekleşti. Bu sayı, küresel satışların bu yıl 10 milyon adedi aşabileceğini işaret ediyor. Bataryalı elektrikli araç satışları, içten yanmalı motorlu araçların satışlarındaki 5%'lik büyümeyi geride bırakarak 28% büyümeye kaydetti

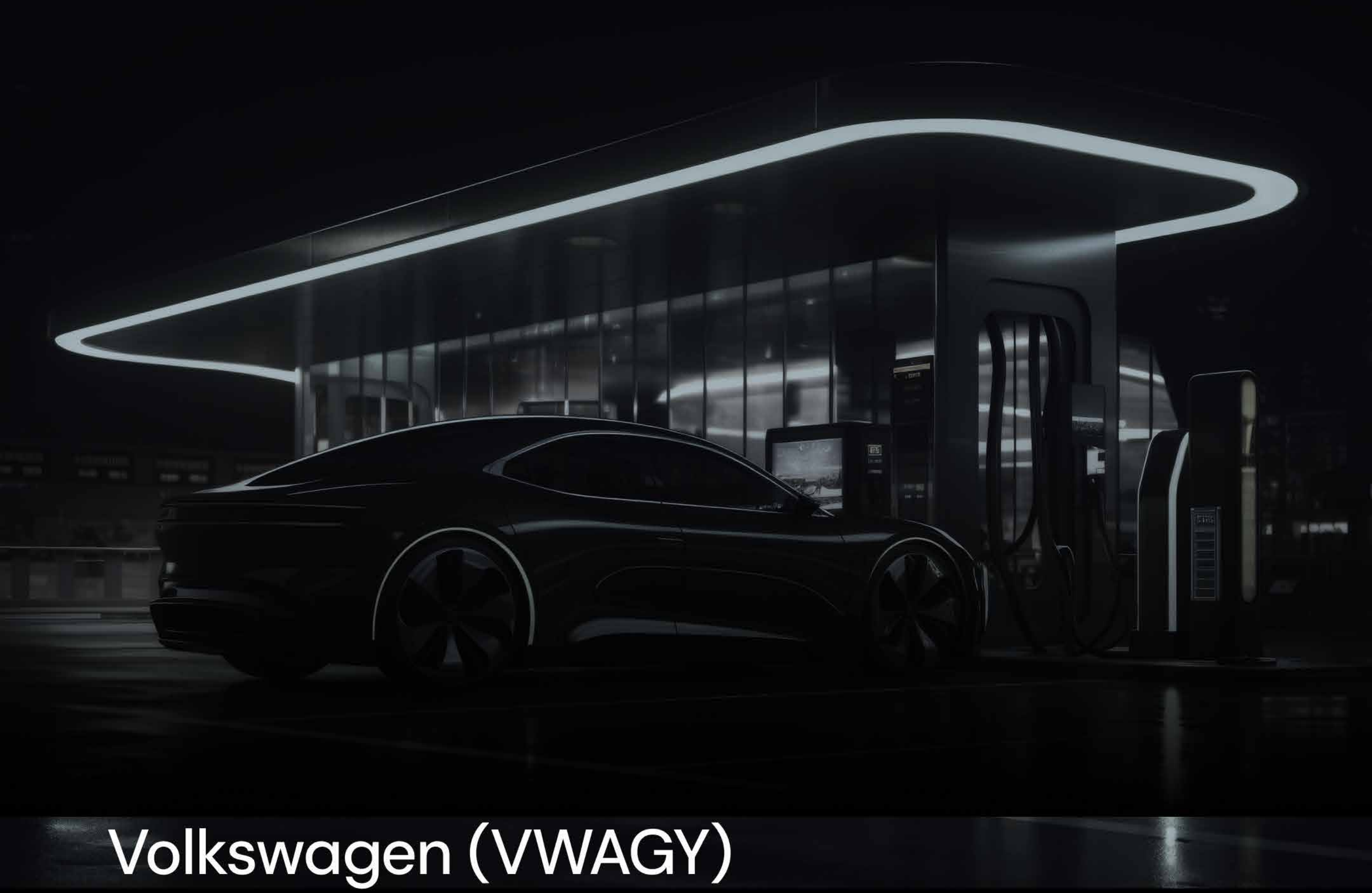
Dev otomobil üreticilerinin açıklamaları ve yorumlarına dayanan son sektör incelemeleri ise elektrikli araçların benimsenme oranının arttığını gösteriyor. Birçok üretici, bataryalı elektrikli araç ve hibrit model satışlarının arttığını raporluyor.

Diğer yandan bu geçişin hızı bölgesel olarak farklılık gösterdiği belirtilebilir. Bazı pazarlarda teşviklerdeki değişiklikler ve tüketici tercihleri gibi faktörler nedeniyle büyümeye daha yavaş ilerliyor. Örneğin araç satışları ABD'de 54% büyümeye gösterirken, Çin'deki büyümeye oranı 24%'e gerilemiş durumda.



Rekabet kızışıyor

Üretim belirsizlikleriyle birlikte otomotiv sektöründeki rekabet özellikle elektrikli araç segmentinde belirginleşerek yoğunlaştı. Geleneksel otomobil üreticileri, yeni oyuncular ve teknoloji şirketleriyle sıkı bir yarış içinde. Peki, bu yarışın galibi kim olabilir?



Volkswagen (VWAGY)

Volkswagen, ID.3 ve ID.4 gibi modellerle uygun fiyatlı elektrikli araçlara odaklanarak 2030'a kadar satışlarının %70'ini bu segmentten elde etmeyi hedefliyor. Bu doğrultuda batarya teknolojileri dahil toplam 180 milyar euro yatırım planlıyor.

Almanya, İspanya ve Kanada'da batarya fabrikaları kurmayı planlayan şirket, düşük talep ve yüksek enerji maliyetleri nedeniyle geçtiğimiz ekim ayında Almanya'daki 3 fabrikasını kapatma kararı aldı. Bu adım kısa vadede maliyet yaratsa da uzun vadede rekabet gücünü artırması bekleniyor.

Ford (F)

Ford, özellikle ticari araç segmentinde elektrikli araç çözümleri geliştirmeye odaklanıyor. Şirket, F-150 Lightning gibi elektrikli ticari araç modelleriyle özellikle ABD pazarında kendine sağlam bir yer edindi. F-150 Lightning gibi modellerle şirket, çiftçiler ve küçük işletmeler için cazip çözümler sunuyor. Bunun yanı sıra, Ford elektrikli araç altyapısı için büyük yatırımlar yapıyor ve pil teknolojilerinde gelişmiş çözümler sunmayı hedefliyor.

Ford ayrıca batarya altyapısına yaptığı 11 milyar dolarlık yatırımla şarj ücretlerini düşürerek pazar payını artırmayı hedefliyor. Ford, 2025 sonuna kadar da küresel elektrikli araç satışlarını ikiye katlama planını hayata geçirmeyi amaçlıyor.

Tesla (TSLA)

Tesla, 2024 itibarıyla yıllık 2 milyonun üzerinde üretim kapasitesine ulaşarak küresel elektrikli araç pazarında %20'nin üzerinde pay elde etti. Cybertruck üretimi başladı, 1 milyonu aşan ön sipariş aldı. Model Y, Avrupa'nın en çok satan elektrikli aracı olurken, Çin'de %10 pazar payına ulaşıldı.

Şirket, daha uygun fiyatlı modellerle orta segmente açılmayı ve otonom sürüş (FSD) yazılımından gelir artışı hedefliyor. ARK Invest'e göre 2029'da robotaksi gelirleri Tesla'nın toplam gelirinin %50'sini aşabilir.

Nevada'daki Gigafactory'nin kapasitesini %50 artıran Tesla, yüksek enerji yoğunluklu yeni batarya teknolojilerini piyasaya sürdü. Ancak 2024'te ilk kez yıllık teslimat düşüşü yaşayan şirketin, önümüzdeki 5 yılda ortalama %5 gelir artışıyla ilerlemesi bekleniyor — bu da rekabet baskısının arttığına işaret ediyor.

Toyota (TM)

Toyota (TM), elektrikli araçlara geçişte dengeli bir yol izliyor; hem hibrit hem de bataryalı elektrikli araçlara yatırım yapıyor. 2024 itibarıyla hibrit segmentinde %60'ın üzerinde pazar payına sahip olan şirket, Prius gibi modellerle liderliğini sürdürürken, bZ4X ve bZ3 gibi elektrikli SUV'larla bu alanda büyümeyi hedefliyor. Ancak elektrikli araçlara olan talebin yavaşlamasıyla Toyota, 2026 yılı üretim hedefini 1,5 milyondan 1 milyona düşürdü. 2030 hedefleri ise şimdilik sabit: Yıllık 3,5 milyon elektrikli araç kapasitesi ve toplam satışların yarısının elektrikli/hibrit modellerden oluşması.

Toyota ayrıca, menzil ve şarj süresinde çığır açması beklenen katı hal batarya teknolojisini 2027'ye kadar ticarileştirmeyi planlıyor. Bu teknoloji, şirketin uzun vadeli rekabet gücü için kritik görülüyor.

Stellantis (STLA)

Stellantis, Avrupa ve Kuzey Amerika odaklı elektrikli araç stratejisiyle büyümeyi hedefliyor. 2030'a kadar satışlarının yarısından fazlasını elektrikli araçlardan elde etmeyi planlayan şirket, Peugeot, Jeep ve Fiat gibi markalarıyla geniş ve ulaşılabilir bir EV portföyü sunuyor. Bu hedef doğrultusunda, Avrupa'da dev batarya fabrikaları kurmak için 30 milyar eurodan fazla yatırım yapmayı planlıyor.

Ancak son dönemde şirketin "eski kârlılık seviyelerine dönmesinin zor olacağı" yönündeki açıklaması sonrası hisseler sert düştü ve CEO Carlos Tavares görevinden ayrıldı. Tavares'in liderliğinde Stellantis, Avrupa'da %100 BEV satış hedefiyle 50 milyar euroluk elektrifikasyon yatırımı açıklamıştı. Bu planların geleceği, yeni yönetimle şekillenecek.

BYD (BYDDY)

Çin merkezli BYD, elektrikli araç pazarındaki liderliğini sürdürmek için agresif bir büyüme stratejisi izliyor. Şirket, 2024 itibarıyla yılda 3 milyon elektrikli araç üretim kapasitesine ulaşarak Çin pazarında 35%'in üzerinde pazar payı elde etti. BYD, özellikle elektrikli otobüs ve ticari araç segmentinde küresel lider konumunun yanı sıra Avrupa'da ve İngiltere gibi pazarlara giriş yaparak uluslararası varlığını genişletiyor.

Şirketin küresel elektrikli araç pazarında 2030 yılına kadar 20% pazar payı hedefi bulunuyor. Bu doğrultuda BYD, yeni fabrika yatırımları ve kendi geliştirdiği Blade Battery teknolojisi ile enerji yoğunluğunu artırarak maliyetleri düşürmeyi başardı. Ayrıca şirket, 2023 itibarıyla ürettiği araçların 90%'ında kendi bataryalarını kullanarak maliyet avantajı sağlıyor.



Otomotiv şirketlerinin gelir görünümü

Şirketler	Hisse Kodu	Piyasa Değeri (Mr \$)	Finansal Sağlık Altman-Z	3 Yıllık Ort. Gelir Büyümesi	3 Yıllık Satış Adedi Büyümesi
 TESLA	TSLA	835,9	11,7	15,4%	127,1%
 TOYOTA	TM	237,5	1,6	14,2%	-3,2%
 BYD	BYDDY	153,6	2,4	47,4%	475,8%
 VOLKSWAGEN	VWAGY	57,4	1,1	9,0%	1,75%
 FORD	F	40,0	1,1	11,2%	13,4%
 STELLANTIS	STLA	32,4	1,5	1,6%	-10,0%

24 Nisan 2025 kapanış verileri baz alınmıştır.

Otomotiv şirketlerinin gelir görünümü incelendiğinde Tesla, 15,4%'lük gelir büyümesi ve 127%'lik satış artışıyla dikkat çekerken 11,7 Altman-Z skoru ile oldukça güçlü bir finansal yapıya sahip görünüyor. BYD ise 47,4%'lük gelir büyümesi ve 475,8% gibi olağanüstü bir satış artışıyla hızlı bir büyüme kaydetmiş olsa da Altman-Z skorunun 2,4 olması finansal açıdan daha kırılgan bir duruma işaret ediyor.

Toyota ve Ford gibi geleneksel üreticiler ise daha düşük performans sergilediği söylenebilir. Toyota'nın 14,2% olan gelir büyümesine karşın satış adetleri de 3,2% azalmış durumda. Ford da 11,2% gelir büyümesiyle sınırlı bir büyüme sunarken, 13,4% olan satış büyümesi ve 1,1 olan Altman-Z skoru, şirketin finansal sağlığının olumsuz olduğunu gösteriyor.

Volkswagen ve Stellantis gibi şirketlerse daha zor bir süreçten geçiyor. Volkswagen'in adet bazlı satışları yalnızca 1,75% artarken, Stellantis 10% satış daralması göstermiş. Her iki şirket de finansal sağlık açısından kırılgan seviyelerde.

Otomotiv şirketlerinin kârlılık görünümü

Şirketler	Hisse Kodu	Piyasa Değeri (Mr \$)	3 Yıllık Ort. Kâr Büyümesi	Brüt Kâr Marjı	Net Kâr Marjı
 TESLA	TSLA	835,9	-10,7%	17,6%	6,4%
 TOYOTA	TM	237,5	22,9%	20,3%	10,9%
 BYD	BYDDY	153,6	121,8%	20,9%	5,2%
 VOLKSWAGEN	VWAGY	57,4	-16,1%	18,3%	3,5%
 FORD	F	40,0	-20,0%	8,4%	3,2%
 STELLANTIS	STLA	32,4	-23,9%	13,1%	3,5%

24 Nisan 2025 kapanış verileri baz alınmıştır.

Tesla, finansal sağlıkta olduğu gibi 6,4% olan net kâr marjıyla da sektörde öne çıkıyor. Şirketin elektrikli araç pazarındaki güçlü konumu kârlılığına doğrudan yansıyor. Ayrıca 17,6% brüt kâr marjıyla net kâr marjı arasındaki küçük fark, Tesla'nın maliyet kontrolü ve operasyonel verimlilikteki başarısını gösteriyor.

BYD ise 122% ile etkileyici bir kâr büyümesi sergilese de 5% gibi düşük bir marjla çalışması, şirketin agresif büyüme politikalarının henüz kârlılık üzerindeki tam etkisini göstermediğini işaret ediyor. Öte yandan 20,9% brüt kâr marjına rağmen net kâr marjının düşük olması, yüksek Ar-Ge harcamaları, pazar genişleme maliyetleri ve teşviklerden kaynaklanıyor olabilir.

Toyota, 20,3% brüt kâr marjı ve 10,9% net kâr marjıyla istikrarlı bir performans sergiliyor. Buna karşın Volkswagen ve Ford gibi geleneksel üreticiler kârlılık açısından zorluklarla karşılaşılıyor. Volkswagen'in -16,1% ve Ford'un -20% olan kâr büyümesi, bu şirketlerin elektrikli araçlara geçiş sürecinde maliyet baskılarını yönetmekte zorlandığını ortaya koyuyor.

Otomotiv şirketlerinin geleceğe yatırımları

Şirketler	Hisse Kodu	Piyasa Değeri (Mr \$)	3 Yıllık Yatırım Harcamaları Büyümesi	Yatırım Harcamaları/ FAVÖK	Ar-Ge Giderleri/ Satışlar
 TESLA	TSLA	835,9	96,2%	74%	5%
 TOYOTA	TM	237,5	55,5%	64%	-
 BYD	BYDDY	153,6	119,1%	188%	7%
 VOLKSWAGEN	VWAGY	57,4	25,2%	53%	-
 FORD	F	40,0	39,5%	61%	-
 STELLANTIS	STLA	32,4	6,8%	87%	3,7%

24 Nisan 2025 kapanış verileri baz alınmıştır.

Değişen dinamiklerde ve elektrikli araçlara geçiş sürecinde kritik öneme sahip gelecek yatırımları incelendiğinde; Tesla, son 3 yılda sermaye harcamalarını 96% artırırken, yatırım harcamalarının FAVÖK'e oranı 74% olarak kaydedilmiş. Ayrıca, Ar-Ge giderlerinin satışlara oranı 5% ile sektörde güçlü bir inovasyon odağına sahip olduğunu gösteriyor.

BYD, sermaye harcamalarını 119% artırarak en agresif büyüme stratejisini benimseyen şirket olarak öne çıkıyor. Yatırım harcamalarının FAVÖK'e oranı 188% ile oldukça yüksek seviyede ve bu durum, şirketin hızlı büyüme stratejisinin altyapısına önemli yatırımlar yaptığını gösteriyor. Ar-Ge giderlerinin satışlara oranı 7% ile sektördeki en yüksek oranlardan biri, bu da BYD'nin inovasyon odaklı bir büyüme stratejisi izlediğine işaret ediyor.

Geleneksel üreticiler olan Toyota, Stellantis, Volkswagen ve Ford ise daha farklı bir tablo sunuyor. Bu, şirketler daha muhafazakar bir yatırım stratejisi izliyor.

Midas'ın Finansal Kriterlere Dayalı Puanlaması

Midas olarak şirketleri yalnızca büyüklüklerine göre değil; kârlılık, finansal sağlık, satış performansı, sermaye yatırımları ve 3 yıllık hisse getirisi gibi beş temel kriter üzerinden değerlendiriyoruz.

Her kriter 5 yıldız üzerinden puanlanırken, ortalama puan şirketlerin genel finansal duruşunu yansıtıyor.

En yüksek puanı hak eden BYD, agresif büyüme ve güçlü hisse performansı ile 4,2 yıldız alırken Tesla finansal açıdan güçlü görünse de hisse getirisi BYD'ye kıyasla düşük olduğu için 3,6 yıldızda kalıyor.

Toyota, istikrarlı kâr marjları ve güçlü finansal yapısıyla 3,2 yıldız alırken; Ford ise düşük Altman-Z skoru ve zayıf kâr büyümesi nedeniyle 1,8 yıldızda kalıyor. Stellantis ve Volkswagen ise satış daralması, düşen kârlılık ve yatırım kısıtlamalarıyla 1,6 yıldızla listenin alt sıralarında yer alıyor.

Midas'ın Finansal Kriterlere Dayalı Puanlaması



Midas'ın Finansal Kriterlere Dayalı Puanlaması



Midas'ın Finansal Kriterlere Dayalı Puanlaması



Midas'ın Finansal Kriterlere Dayalı Puanlaması



Midas'ın Finansal Kriterlere Dayalı Puanlaması



Midas'ın Finansal Kriterlere Dayalı Puanlaması



FO		TOFAŞ
7,0	Altman-Z Skoru	8,4
31,4%	3 Yıllık Ort. Gelir Büyümesi	3,2%
82,2%	3 Yıllık Satış Adet Büyümesi	-26%
74,9%	3 Yıllık Sermaye Harcamaları Büyümesi	48,1%
6,0%	3 Yıllık Ort. Kâr Büyümesi	-24,4%
9,2%	Brüt Kâr Marjı	11,1%
6,5%	Net Kâr Marjı	4,3%

17 Nisan 2025 kapanış verileri baz alınmıştır. Büyüme rakamları dolar bazlı hesaplanmıştır.

Ford Otosan (FROTO) hem finansal sağlamlık hem de büyüme göstergeleri açısından Tofaş'a (TOASO) kıyasla daha güçlü bir profil çiziyor. 7,03'lük Altman-Z skoru ile güvenli bölgede yer alan şirket, dolar bazlı 31,4% gelir artışı ve 82,2% satış adet büyümesiyle operasyonel anlamda ölçeğini genişletmiş durumda. Özellikle 102,5% gibi yüksek bir yatırım harcamaları/ FAVÖK oranı, şirketin büyümeye ne kadar agresif yaklaştığını gösteriyor.

Tofaş ise 8,38'lik Altman-Z skoru ile finansal olarak daha sağlam bir görünüme sahip olsa da büyüme tarafında sınırlı kalıyor. Dolar bazlı 3,2% ile sınırlı gelir büyümesi ve adetsel bazda 26% satış daralması, şirketin özellikle iç pazardaki daralmadan ciddi ölçüde etkilendiğine işaret ediyor. Geleceğe dönük yatırım harcamaları büyümesi %48 ile pozitif görünse de Ford Otosan'ın oldukça gerisinde kalıyor. FAVÖK'e oranla yatırım harcamaları %73,9 olan Tofaş, yatırım konusunda kontrollü ancak daha temkinli bir strateji izliyor.

Midas'ın Finansal Kriterlere Dayalı Puanlaması



4.2

Midas'ın Finansal Kriterlere Dayalı Puanlaması



2.8

Kârlılık tarafında da Ford Otosan'ın performansı daha dengeli. Şirket %9,18 brüt kâr marjı ve %6,53 net kâr marjı ile faaliyetlerini verimli bir şekilde sürdürüyor. Buna karşın Tofaş'ın %11,1 brüt kâr marjına rağmen net kâr marjının 4,34% olması, kârlılığın daha çok ürün miksinden kaynaklandığını, ancak operasyonel verimlilikte bazı zayıflıkların bulunduğunu düşündürüyor. Ayrıca Tofaş'ın 3 yıllık ortalama dolar bazlı kâr büyümesinin negatif olması, dalgalı kârlılık yapısına işaret ediyor.

Hisse performansları da göz önüne alındığında Ford Otosan açık ara önde. FROTO hisselerinin 3 yıllık getirisinin dolar bazlı %62,7 olması yatırımcı güvenini yansıtıyor. TOASO hisseleri ise dolar bazlı %10,6 getiriyle daha düşük ancak pozitif bir getiri sunuyor.

Bu kriterler göz önüne alındığında FROTO puanlama içerisinde 4,2 yıldıza sahip olurken TOASO 2,8 yıldıza sahip olarak geride kalıyor. Bu fark, Ford Otosan'ın hem yatırımcı beklentilerini daha iyi karşılaması hem de büyüme ve kârlılıkta daha istikrarlı bir performans sergilemesiyle açıklanabilir.

Ancak yakın vadede Tofaş'ın uzun vadeli büyüme potansiyelinin güçlendiği de göz ardı edilmemeli. Rekabet Kurumu'nun Stellantis Otomotiv Pazarlama paylarının devrine onay vermesiyle birlikte TOASO, 2027 itibarıyla yıllık 150 bin adetlik yeni bir hafif ticari araç üretimine başlayacak. Bu üretimin bir bölümü Orta Doğu ve Afrika pazarlarına ihraç edilecek ve şirketin toplam ihracat kapasitesi 200–220 bin adet aralığına ulaşabilecek.

Ayrıca yeni araç projesi için 256 milyon euroya kadar yatırım planlanması, Tofaş'ın üretim ve ihracat gücünü artırma hedefine işaret ediyor. Bu gelişmeler orta–uzun vadede TOASO'nun değerlendirme potansiyelini destekleyebilir.

Otonom sürüş yarışı farklı bir kulvarda



Yeni nesil yazılımla tanımlı araçlar, dijital deneyimler ve gelişmiş sürücü destek sistemlerine odaklanarak yeni bir çağa işaret ediyor. Bu noktada yapay zekâ, önümüzdeki yıllarda endüstri için en önemli beceri olarak öne çıkabilir. Otomotivlerde artacak yapay zekâ talebi, Nvidia (NVDA) ve Broadcom (AVGO) gibi yapay zekâ çipleri üreten şirketleri pozitif etkileyebilir.

Otonom araç teknolojilerinin küresel pazardaki büyüklüğü hızla artıyor. 2024'te 30 milyar doları aşan sektörün 2030'a kadar 23,2% yıllık bileşik büyüme oranıyla büyümesi bekleniyor. Almanya gibi ülkeler, otonom araç test merkezlerine yaptıkları yatırımlarla bu alandaki liderliklerini pekiştirirken, Çin ve ABD gibi devler de Ar-Ge süreçleri ve tüketici odaklı inovasyonlarla dikkat çekiyor.

Günümüzde tam otonom sürüş yatırımlarıyla öne çıkan sınırlı sayıda şirket var: Tesla, Waymo, Baidu ve Uber.

Otonom sürüşte kim, hangi aşamada?

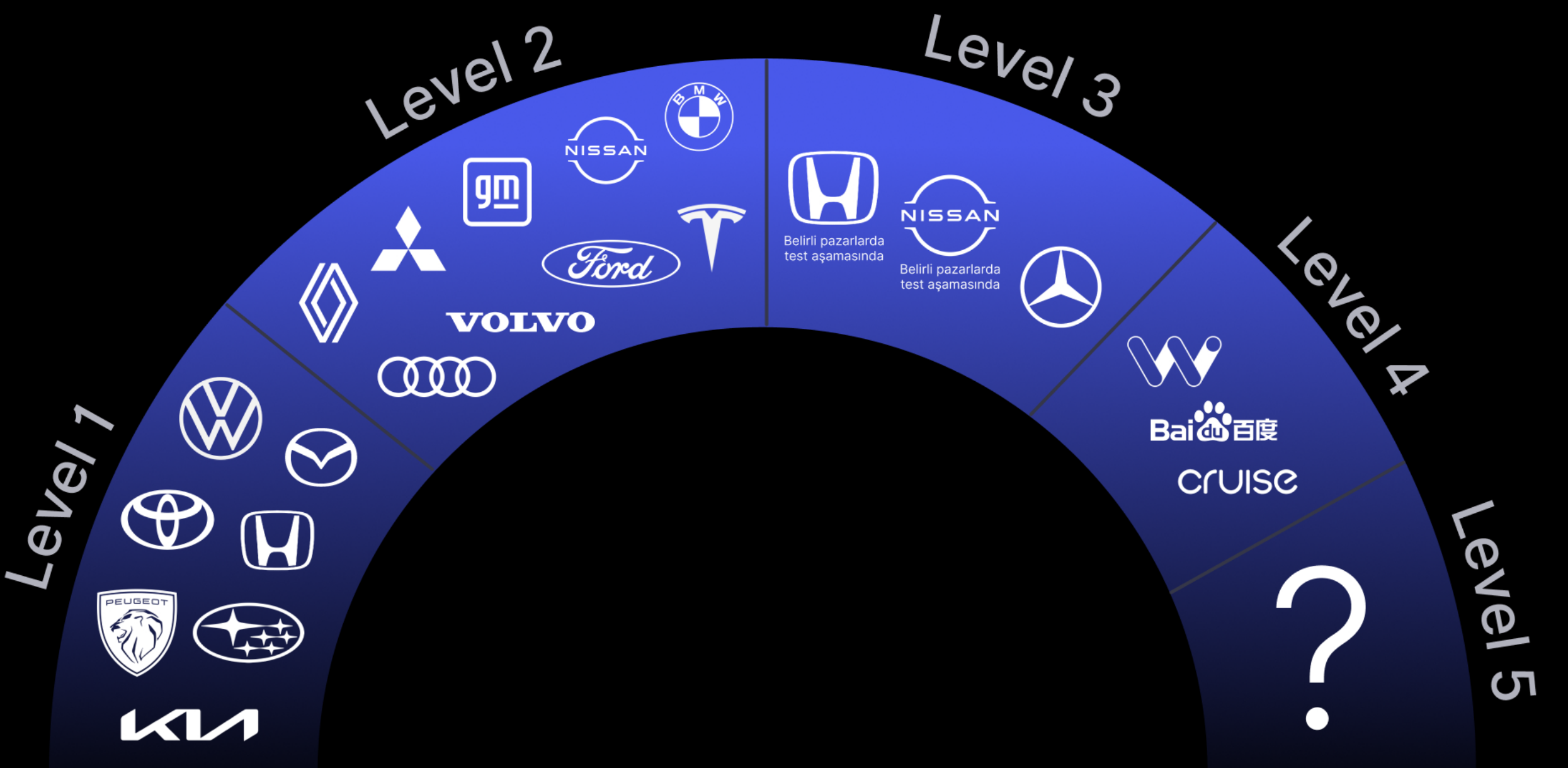
Otomotiv endüstrisi, manuel sürüşten otonom sistemlere doğru dönüşümünü sürdürürken, bu değişimin ne kadar katmanlı ve zorlu bir süreç olduğunu Level 1’den Level 5’e kadar olan gelişim evresi net biçimde ortaya koyuyor. Bugün hâlâ çoğu üretici ilk iki seviyede konumlanmış durumda. Bu da sektörün henüz tam anlamıyla “sürücüsüz” devrime hazır olmadığını gösteriyor.

Tesla, Ford, GM ve BMW gibi markalar, Level 2 ile şerit ve hız kontrolü gibi görevleri üstlenebilen sistemlerle öne çıkıyor. Ancak hâlâ sürücünün tetikte olması gerekiyor. Tesla, burada yazılım avantajıyla farklılaşıyor.

Geleneksel araç üreticilerinden Mercedes, Level 3 seviyesine yükselebilmek rakiplerinden ayrışıyor. Nissan ve Honda bazı pazarlarda bu sistemleri test ediyor. Bu seviyede araç, belirli şartlarda kendi başına hareket edebiliyor.

Gerçek otonom sürüş Level 4 ile başlıyor. Waymo, Baidu ve Cruise, belirli şehirlerde sürücüsüz robotaksileriyle dikkat çekiyor. Ancak bu sistemler hâlâ sınırlı bölgelerde çalışabiliyor.

Level 5 ise geleceğin vaadi. Bugün hiçbir şirket tam otonom sürüş seviyesine ulaşamadı. Bu seviye, sürücüye tamamen ihtiyaç duymayan sistemleri temsil ediyor ve hâlâ Ar-Ge aşamasında.



Uber'in Otonom Sürüşteki Adımları

Uber'in otonom sürüş stratejisi, yolcu taşımacılığı sektöründeki kârlılık ve maliyet yapılarını dönüştürmeyi hedefliyor. Şirket, otonom sürüş yatırımlarını artırarak gelecekteki operasyonel maliyetlerini büyük ölçüde düşürmeyi planlıyor.

Uber Technologies (UBER), otonom sürüş teknolojilerindeki ilerlemesini desteklemek için Nvidia (NVDA) ile stratejik bir işbirliğine giderek yapay zekâ tabanlı otonom araç çözümlerinin geliştirilmesine önemli adımlar attı.

Uber'in tahminlerine göre, robotaksi hizmetleri tam otonom hale geldiğinde sürücü maliyetlerinin ortadan kalkmasıyla yolculuk başına maliyetler 30-50% oranında azalabilir ve bu da şirketin kârlılığını artırma potansiyelini destekleyebilir.

Otonom sürüş yatırımlarına 2,5 milyar doları aşan bütçe ayıran Uber, otonom sürüş şirketi Pony.ai'nin ABD'deki halka arzına 10 milyon dolardan fazla yatırım yapmayı planlıyor.



Waymo'nun Liderliđi

Waymo, Alphabet'in (GOOGL) otonom sürüş girişimi olarak sektörde güçlü bir konuma sahip. 2024 itibarıyla üç ayda 100 binden fazla ücretli yolculuk gerçekleştiren şirket, San Francisco, Phoenix ve Los Angeles'ta aktif olarak robotaksi hizmeti sunuyor.

Waymo, 2024'te tamamladığı 5,6 milyar dolarlık yatırım turuyla değerini 45 milyar doların üzerine taşıdı. Bu sermaye, hizmetin yeni şehirlere yayılması ve operasyonel büyüme için kullanılacak. Ancak her bir aracın maliyetinin 150.000 doları aşması, şirketin kârlılık potansiyelini sınırlıyor. Yolcu sayılarındaki artışa rağmen yüksek sermaye ihtiyacı ve ABD pazarında henüz sağlanamayan kârlılık, yatırımcılar açısından soru işareti yaratıyor.

Baidu'nun Apollo'su Çin pazarında güçlü

Baidu'nun (BIDU) Apollo'su, Çin'in lider robotaksi platformu olarak öne çıkıyor. 2017'de başlatılan Apollo, açık kaynaklı yazılım ve haritalama hizmetlerinin yanı sıra robotaksi servisi Apollo Go ile Pekin, Şanghay ve Shenzhen gibi büyük şehirlerde aktif olarak hizmet veriyor. 2024 itibarıyla 10 milyondan fazla yolculuk gerçekleştiren platform, Çin hükümetiyle yakın işbirliği sayesinde halka açık yollarda test avantajına da sahip.

Yeni nesil RT6 modeliyle robotaksi maliyetlerini 30.000 doların altına çeken Baidu, batarya değiştirme teknolojisi sayesinde düşük operasyonel maliyet sağlıyor. Bu avantaj, Apollo Go'nun 0,55 dolara kadar düşen başlangıç ücretleriyle pazarda rekabet gücünü artırmasına olanak tanıyor. 2024'ün 3. çeyreğinde 988.000 yolculuk ve toplamda 8 milyon yolcuya ulaşan Apollo Go, Çin'de ciddi bir kullanıcı tabanı oluşturmuş durumda.



Tesla, bu yarışın neresinde?

Tesla, otonom sürüş teknolojilerindeki liderliğini FSD yazılımı ve donanım entegrasyonu sayesinde güçlendiriyor. Şirket bugüne kadar FSD için 10 milyar doların üzerinde yatırım yaptı. Nevada'daki Gigafactory ve Teksas'taki yeni tesisler bu alandaki üretim kapasitesini destekliyor.

FSD geliştirmelerinde Tesla'nın en iddialı adımlarından biri Dojo süper bilgisayar oldu. 1 milyar dolardan fazla yatırımla geliştirilen Dojo, milyarlarca kilometrelik sürüş verisini analiz ederek yazılımın doğruluğunu artırıyor.

ARK Invest'e göre Tesla'nın geleceğinde robotaksi hizmetleri kritik bir yer tutuyor. Analistler, 2029'da şirket gelirlerinin %90'ının otonom sürüşten gelebileceğini tahmin ediyor. Yazılım temelli iş modeli, geleneksel araç satışlarına kıyasla daha yüksek kârlılık sağlıyor.

Tesla'nın FSD sistemi, güvenlik performansında da iddialı. Şirketin verilerine göre FSD, insan sürücülere göre yaklaşık 5 kat, ortalama araçlara göre ise 16 kat daha güvenli çalışıyor. Yapay zekâ eğitimi için gerekli işlem gücünü Dojo sayesinde sağlayan Tesla, artık daha hızlı güncellemeler sunabiliyor.

Tesla, veri ve yazılım avantajıyla rakiplerine karşı güçlü bir konumda olsa da rekabet artıyor. Waymo'nun genişleyen hizmet ağı ve Uber'in stratejik ortaklıkları, sektördeki diğer oyuncuların da güçlü kaldığını gösteriyor.



Bizi nasıl bir 5 yıl bekliyor?

IEA'ya göre, 2030'a kadar bataryalı elektrikli araçların toplam otomobil satışlarındaki pazar payının 48%'e ulaşması bekleniyor.

Diğer yandan KPMG anketi de elektrikli araçların geleneksel arabalarla maliyet eşitliğine ulaşması konusunda daha az iyimser bir görünüm ortaya koyuyor. Otomobil üreticilerinin yaklaşık 66%'sı bu eşitliğin 2030 yılına kadar gerçekleşeceğine inanıyor. Çoğu üretici, bu segmentte büyümeyi sürdürebilmek için iddialı elektrikli araç hedefleri belirleyerek daha uygun fiyatlı bir elektrikli araç modeli geliştirme ve şarj altyapısını iyileştirme çalışmalarını sürdürüyor.

Elektrikli araçların ötesinde, sürdürülebilirlik de tüm değer zinciri boyunca önemli bir odak noktası haline geldi. PwC'nin çalışmasına göre, 2030 yılına kadar Avrupa'daki araç sahiplik maliyetlerinin 330 milyar euro azalması ve karbon dioksit emisyonlarının 1 milyar tondan fazla düşmesi bekleniyor.

Otomobil üreticileri, elektrikli araçlara ve yeni teknolojilere yatırım yaparak pazar konumlarını güçlendirmeyi hedeflese de bu geçiş süreci farklı stratejiler ve zorluklarla birlikte geliyor. Hangi üreticinin bu dinamikleri en iyi şekilde yöneteceği, uzun vadeli başarılarını belirleyecek önemli bir faktör olacak.

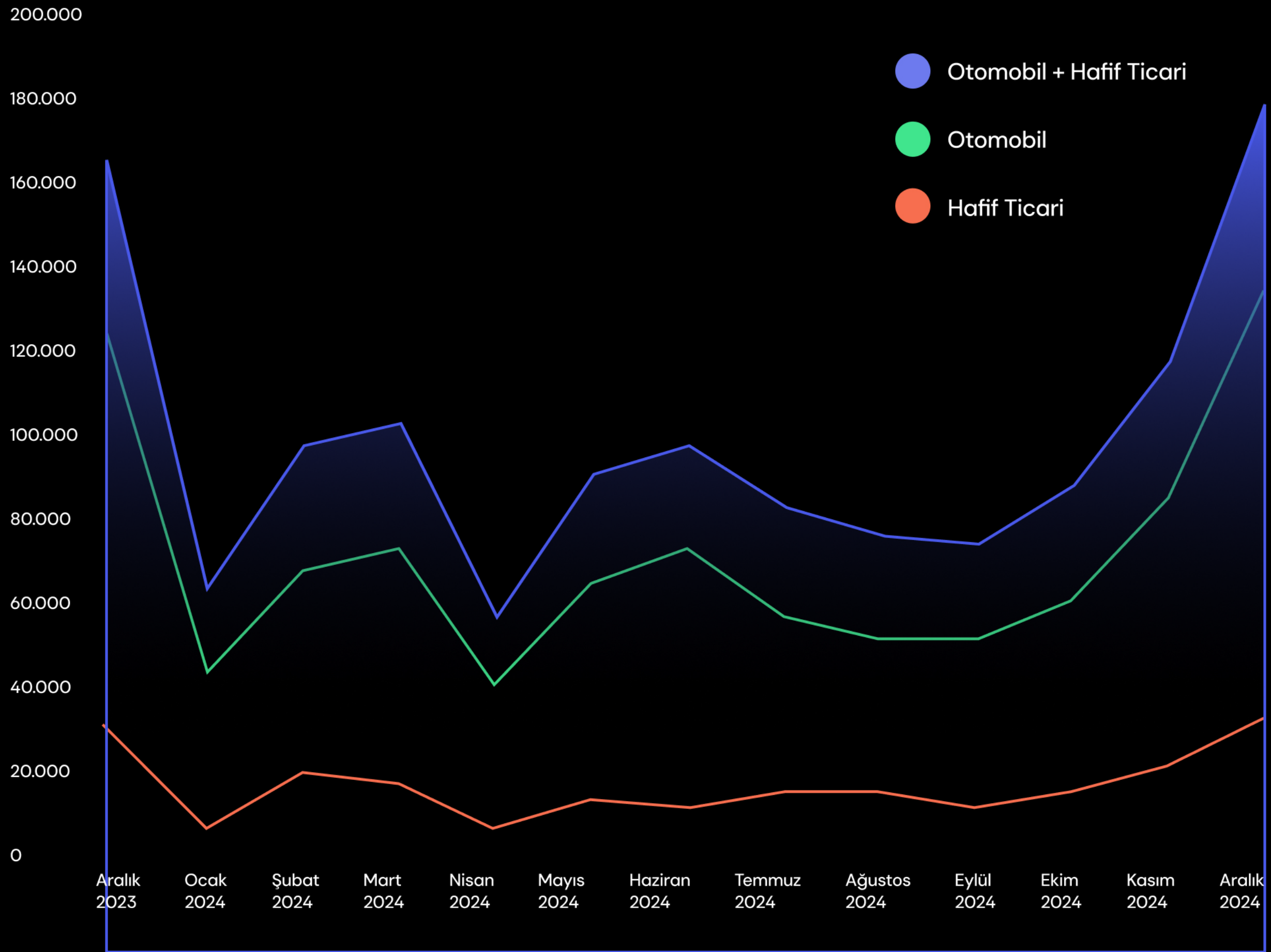
Türkiye’de durum nasıl?

Türkiye otomotiv sektörü, 2024’teki zorlu ekonomik koşulların ardından 2025’e umut vadeden bir iyimserlikle giriyor.

Yıl başında TCMB’nin faiz indirimleri, enflasyonun geri çekilmesi ve ekonomik istikrar, hem üreticiler hem de tüketiciler için daha olumlu bir ortam yaratsa da küresel piyasalardaki çalkantı, bu iyileşmelerin sürdürülebilirliğini sorguluyor.

Artan küresel ticaret belirsizliği ve yurt içinde yaşanan siyasi gerilimler, döviz talebinin artmasına neden oldu. Son 1 ayda Dolar/TL kuru 35’li seviyelerden 38’li seviyelere yükselirken TCMB de döviz talebini sınırlamak için politika faizini 42,5%’ten 46%’ya yükseltti.

Daha yüksek faiz oranları, otomotiv talebinin baskılanmasına işaret edebilir. Yüksek borçlanma oranlarının satışlara yansımaları önümüzdeki aylara ait ODMD verilerinden takip edeceğiz.



Otomobil hâlâ bir yatırım aracı mı?

Türkiye'de ikinci el otomobil piyasası, 2023 sonrası fiyat hareketlerine bakıldığında yatırım aracı kimliği kazanmaya başlamış görünüyor. Özellikle Avrupa genelinde ikinci el araç fiyatları gerilerken Türkiye'de 78%'i aşan artış dikkat çekiyor. Bu dramatik yükseliş, hem yüksek enflasyon ortamında güvenli liman arayışı hem de TL'nin reel değer kaybına karşı fiziki varlıklara yönelimin bir sonucu olarak okunabilir. Avrupa'da araç fiyatlarının düşüş eğiliminde olması, Türkiye'deki bu artışı daha da çarpıcı hale getiriyor.

Bu eğilim, sadece geçici bir arz-talep dengesizliği değil, aynı zamanda parasal istikrarsızlığın tüketici davranışlarını nasıl etkilediğini gösteriyor. Alıcılar, araçları sadece ulaşım aracı olarak değil, enflasyona karşı korunma aracı olarak da değerlendiriyor. Ancak TCMB'nin 2027'ye kadar enflasyonu tek haneli seviyelere indirme hedefi, ikinci eldeki bu sert fiyat artışlarının gelecekte dengeye oturabileceğine işaret ediyor. Bu da yatırım amaçlı araç alımlarının cazibesini azaltabilir.



Almanlar gözden düştü, yeni gözde Çinli araçlar!

ODMD verileri incelendiğinde 2024 yılında Alman menşeli araçlardan daha teknolojik, elektrikli ve ucuz Çinli otomobiller daha çok tercih edilmesi dikkat çekiyor.

Çinli elektrikli araç üreticileri BYD ve Chery'nin Türkiye'de yatırım yapma planları, otomotiv sektöründeki cazibeyi artırma potansiyeline sahip.

BYD, Türkiye'de yaklaşık 1 milyar dolarlık yatırımla, yıllık 150 bin araç kapasiteli elektrikli ve şarj edilebilir hibrit otomobil üretim tesisi kurmayı planladığını açıkladı. 2026 sonunda üretime başlaması hedeflenen tesiste, 5 bin kişiye kadar doğrudan istihdam sağlanması öngörülüyor. Chery'nin ise Türkiye ile yatırım görüşmelerinde son aşamaya geldiği bildirilirken yatırımın detayları üzerinde çalışmalar devam ediyor.



Kaynak: ODMD

Çinli otomobiller neden ilgi çekiyor?

Türkiye otomobil pazarında Çinli markalara olan ilgi son yıllarda belirgin şekilde artarken, bu ilginin altında yatan dinamikler dikkat çekici.

Özellikle elektrikli veya hibrit olmayan, benzinli ve ulaşılabilir fiyatlı modeller, enflasyonist ortamda fiyat/performans odaklı tüketici eğilimlerine hitap ediyor. Bu markalar, henüz elektrikli dönüşüm tam anlamıyla yaygınlaşmamışken, geleneksel motor seçenekleriyle geniş kitlelere ulaşmayı başarıyor.

Elektrikli araçlara geçiş süreci devam ederken, Çinli üreticilerin uygun fiyatlı benzinli modellerle pazarın orta-alt segmentinde yarattığı etki, kısa vadede bu markaların rekabet gücünü artırıyor.

Uzun vadede ise yerli üretim, vergi avantajı ve satış sonrası hizmet altyapısı gibi faktörler, bu markaların Türkiye pazarındaki kalıcılığını belirleyecek. Yine de şu an için “enflasyona karşı fiyatı hâlâ makul kalan araç” algısıyla Çinli otomobiller tüketici radarında kalmayı sürdürüyor.



Türkiye’de de otonom sürüş yatırımları gündemde

Türkiye otonom sürüş teknolojileri alanında önemli adımlar atarak bu alandaki gelişmelere uyum sağlamayı hedefliyor.

1 Aralık 2024’te yürürlüğe giren Tam Otonom Araçların Otonom Sürüş Sistemine İlişkin Yönetmelik, Türkiye’nin otonom araçlar için yasal çerçevesini belirleyerek uluslararası standartlarla uyumlu bir altyapı oluşturmanın ilk adımı olarak değerlendirilebilir.

Türkiye’de faaliyet gösteren şirketler de otonom sürüş teknolojilerine yönelik yatırımlarını artırıyor. Örneğin Ford Otosan (FROTO) otonom kamyon projeleri üzerinde çalışarak taşımacılık ve lojistik sektöründe yenilikler yapmayı planladığını açıkladı.

Aralık başında yürürlüğe giren bu yönetmelik, Türkiye’nin ihracat potansiyelini de yükseltebilir. Avrupa’da toplu taşımada kullanılan otonom otobüs sayısı 500’ü aşarken, Türkiye’nin bu alandaki yenilikçi uygulamalara öncülük etmesi hem ekonomik büyümeye hem de sürdürülebilirlik hedeflerine katkı sağlayabilir.

Burada yer alan yatırım bilgi, yorum ve tavsiyeleri yatırım danışmanlığı kapsamında değildir. Yatırım danışmanlığı hizmeti, yetkili kuruluşlar tarafından kişilerin risk ve getiri tercihleri dikkate alınarak kişiye özel sunulmaktadır. Burada yer alan bilgiler ise genel nitelikte olup raporda yer alan kişilerin yorum ve görüşlerini içermektedir. Bu tavsiyeler mali durumunuz ile risk ve getiri tercihlerinize uygun olmayabilir. Bu nedenle, sadece burada yer alan bilgilere dayanılarak yatırım kararı verilmesi beklentilerinize uygun sonuçlar doğurmayabilir. Veri ve grafikler güvenilirliğine inandığımız sağlam kaynaklardan derlenmiştir. Bu bilgiler ışığında yapılan ve yapılacak olan ileriye dönük yatırımların sonuçlarından şirketimiz hiçbir şekilde sorumlu tutulamaz. Ayrıca, şirketimizin yazılı izni olmadıkça içeriği kısmen ya da tamamen üçüncü kişilerce hiçbir şekil ve ortamda yayınlanamaz, iktisap edilemez, alıntı yapılamaz, kullanılamaz. İlave olarak, burada yer alan dokümanlar ile ilgili olarak yukarıdaki açıklamalarımız doğrultusunda kullanıldığı ülkelerdeki yasal düzenlemelerden kaynaklı tüm talep ve dava haklarımız saklıdır.

 midas-arastirma@getmidas.com