

OTOMOTİV BÜLTENİ

İÇERİK

Makro Çerçeve ve Pazar Dinamikleri	4
Sektörel Gelişmeler	5
Türkiye Pazarı	5
Avrupa Pazarı	6
Küresel Rekabet	7
Türkiye Otomotiv Pazarı	8
Elektrifikasyon Eğilimi	9
Elektrikli Araç Sayısı ve Şarj Noktası Gelişimi	9
Faiz Oranları ve Otomotiv Satışları	10
Avrupa Otomotiv Pazarı ve İhracat	11
Avrupa Otomotiv Pazarı	11
Dış Ticaret Dengesi	12
2026 Görünüm ve Sektörel Beklentiler	13
Talep Tarafı	13
Elektrikli Araç Trendinin Güçlenmesi	13
İhracat Dengesi	13
Fiyatlama ve Marj Dinamikleri	13
Şirket Bazlı Değerlendirmeler	14
Doğuş Otomotiv (DOAS)	14
Ford Otosan (FROTO)	17
Tofaş Türk Otomobil (TOASO)	21
Emsal Şirketler Değerleme Karşılaştırması	24

OTOMOTİV BÜLTENİ

Bu çalışma aylık periyotta yayımlanan bir otomotiv bültenidir. İç pazara ilişkin değerlendirmelerde **ODMD (Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği)** tarafından açıklanan resmi veriler, Avrupa pazarına ilişkin değerlendirmelerde ise **ACEA (European Automobile Manufacturers' Association)** ile **SMMT (Society of Motor Manufacturers and Traders)** tarafından açıklanan veriler esas alınmaktadır. Şirket bazlı satış rakamları kamuya açıklandıkça ODMD verileri ile birlikte rapora entegre edilerek analiz bölümleri güncellenecektir. Bu kapsamda bülten statik bir doküman olmayıp, ay içerisindeki sektörel gelişmelere ve veri akışına paralel olarak revize edilen dinamik bir değerlendirme seti niteliği taşımaktadır.

2026 yılının ilk altı ayı itibarıyla Türkiye otomotiv sektörü, yüksek baz etkisinin büyük ölçüde normalize olduğu, talep dinamiklerinin daha seçici hale geldiği ve elektrikli araç dönüşümünün belirginleştiği bir yapıya evrilmektedir. Bu dönemde sektör performansı hacim büyümesinden ziyade ürün karmaşıklık, fiyatlama disiplini ve marj yönetimi üzerinden şekillenmektedir. 2026 yılının ikinci çeyrek verileri de bu dönüşümün etkilerinin daha net izlendiği bir dönem olarak değerlendirilmektedir. 2025 sonrası normalize olan talep yapısı ve hızlanan elektrifikasyon eğilimi, 2026 yılında sektör dinamiklerinin temel belirleyicisi olmaya devam etmektedir.

Bu çerçevede sektörün üç önemli temsilcisi – **Ford Otosan (FROTO)**, **Tofaş Türk Otomobil (TOASO)** ve **Doğuş Otomotiv (DOAS)** – farklı iş modelleriyle aynı makro zeminde farklı dinamiklere maruz kalmaktadır.

- **Ford Otosan**, üretim ve ihracat ağırlıklı yapısıyla Avrupa ticari araç talebine duyarlı bir konumda yer almaktadır. Şirket için belirleyici unsur iç pazardan çok ihracat hacmi, kapasite kullanımı ve elektrikli ticari araç dönüşümüdür.
- **Tofaş Otomobil** hem iç pazar hem ihracat tarafında dengeli bir yapı sergilemekte; model geçişleri ve ürün karmaşıklık stratejisi şirket performansının ana belirleyicisi olmaktadır.
- **Doğuş Otomotiv** ise distribütör yapısı gereği iç pazara daha doğrudan bağlıdır. Marka portföyü ve fiyatlama disiplini, özellikle talebin normalize olduğu dönemlerde finansal performans açısından kritik rol oynamaktadır.

2026 yılı değerlendirmelerinde 2Ç26 verileri, yılın geri kalanına ilişkin görünüm açısından önemli sinyaller sunmaktadır. Bu kapsamda bültende öncelikle makroekonomik ve sektörel görünüm ele alınacak, ardından Avrupa ve Türkiye otomotiv pazarındaki güncel gelişmeler değerlendirilecektir. Son bölümde ise Ford Otosan, Tofaş Türk Otomobil ve Doğuş Otomotiv'in ilk yarı operasyonel performansı, Haziran ayı gerçekleştirmeleri ve 2Ç26 finansal beklentilerimiz birlikte incelenecektir.

Makro Çerçeve ve Pazar Dinamikleri

2025 yılı küresel ölçekte ılımlı ancak kırılgan bir büyüme ortamında tamamlanmıştır. ODMD'nin Aralık 2025 Makroekonomik Değerlendirme raporunda da vurgulandığı üzere, küresel talep zayıf seyrederken Avrupa'da büyüme düşük kalmış; Almanya başta olmak üzere sanayi üretimindeki toparlanma sınırlı gerçekleşmiştir. **Bu görünüm, Türkiye otomotiv sektörü açısından ihracat tarafında temkinli bir çerçeve oluşturmuştur.**

Türkiye'de 2025 yılı boyunca yüksek faiz ortamı ve sıkı finansal koşullar iç talebi baskılamıştır. Buna karşın yılın ikinci yarısında enflasyon beklentilerindeki iyileşme ve finansal istikrar algısındaki toparlanma, talepte sert bir daralmayı engellemiştir. Yıl genelinde otomotiv pazarı, güçlü sıçramalar yerine kontrollü bir normalleşme eğilimiyle dengeli kapanmıştır.

Avrupa tarafında ise ACEA ve SMMT verileri sınırlı büyümeye işaret ederken, **ana dinamik hacim artışından ziyade kompozisyon değişimi olmuştur.** Elektrikli araçların payı artmaya devam ederken, ticari araç segmentinde ılımlı bir toparlanma görülmüş; genel görünüm dengelenme eğilimini korumuştur.

2026 yılına girilmiş ve Haziran ayı geride bırakılmışken, küresel makro çerçevenin yüksek faiz ortamı ve jeopolitik risklerin gölgesinde şekillenmeye devam ettiği görülmektedir. **ABD–İran–İsrail hattında süregelen gerilimler risk algısını canlı tutarken, finansal koşullardaki sıkılık hem gelişmiş hem gelişmekte olan ekonomilerde para politikası gevşeme beklentilerinin ötelenmesine yol açmaktadır.** Bu görünüm enflasyonun aşağı yönlü katılığını korumasına neden olurken, küresel talep tarafında da belirgin bir toparlanma alanını sınırlamaktadır.

Avrupa otomotiv pazarı, 2026 yılının ilk yarısında binek ve ticari araç segmentlerinde toparlanma eğilimi sergilemiştir. Binek otomobil satışları yıllık bazda %5,7 artarken, hafif ticari araç pazarı %1,9, kamyon pazarı %9,8 ve otobüs pazarı %22,7 büyüme kaydetmiştir. Buna karşın **yüksek finansman maliyetleri ve zayıf makroekonomik görünüm** talep üzerinde baskı oluşturmaya devam ederken, büyümenin özellikle yenilenen filo talebi ve elektrifikasyon dönüşümü tarafından desteklendiğini değerlendirmekteyiz.

Türkiye otomotiv pazarı 2026 yılına dalgalı bir görünümle başlamıştır. İlk çeyrekte görece dirençli seyreden pazar, ikinci çeyrekte yüksek faiz ortamı, finansman maliyetleri ve artan jeopolitik belirsizliklerin etkisiyle ivme kaybetmiştir. Nisan ayında daralma sınırlı kalırken, Mayıs ayında bayram etkisinin de katkısıyla satışlarda belirgin bir zayıflama görülmüştür. **Haziran ayında ise toparlanma gözlense de ilk altı ayda toplam pazar geçen yılın aynı dönemine göre yaklaşık %8 daralarak talep koşullarındaki temkinli görünümün sürdürüğüne işaret etmiştir.**

Küresel ölçekte yüksek faiz ortamının uzaması ve jeopolitik risklerin kalıcı hale gelmesi hem Avrupa hem Türkiye otomotiv pazarında talep esnekliğini aşağı çekerken, şirketler açısından fiyatlama disiplini, stok yönetimi ve verimlilik odaklı stratejileri daha kritik hale getirmektedir.

Sektörel Gelişmeler

Türkiye Pazarı

“Haziran ayında Türkiye otomotiv pazarı geçen yılın aynı ayına göre %11,44 daralarak 105.041 adet olarak gerçekleşti. Daralma otomobil tarafında %10,35 ile 83.978 adede ulaşırken, hafif ticari araç pazarında ise %15,53'lük düşüşle 21.063 adet satış kaydedildi.

İlk altı ayda Türkiye otomotiv pazarı yıllık bazda %8,1 daralırken, ağır ticari araç satış sonrası pazarı 2,7 milyar dolar büyüklüğe ulaştı.”

“Trafığe kayıtlı araç sayısı yıllık %6,7 artışla 34,5 milyon adede ulaşırken, elektrikli otomobil sayısı 445.939 adede, hibrit araç sayısı ise 846 bin adede yükseldi. Buna karşın dizel otomobillerin payı %32,1'e, LPG'li otomobillerin payı ise %29,4'e geriledi.

Elektrikli araç ekosistemindeki büyüme sürerken, ilk yarıda şarj hizmetine bağlı elektrik tüketimi %153,5 artışla 392 bin MWh'ye, şarj noktası sayısı ise 45.660'a yükseldi.”

“Haziran ayında otomotiv ihracatı yıllık %13 artışla 3,83 milyar dolara, ilk altı ay ihracatı ise %4 büyüyerek 20,8 milyar doların üzerine çıktı. Yan sanayi ihracatı %18 artışla 1,39 milyar dolara ulaşırken, ticari araç ihracatı binek otomobillere göre daha güçlü performans sergiledi.”

“Türkiye, hafif ticari araç ve otobüs üretiminde Avrupa lideri konumunu korurken, Sakarya'dan ilk altı ayda 73 bin araç ihraç edildi ve Norveç'e yapılan otomotiv ihracatında ilk yarı rekoru kırıldı.”

“Ford Otosan, Tofaş, Oyak Renault ve Bosch, yaz dönemi bakım ve yıllık izin programları kapsamında üretime geçici olarak ara vereceklerini açıklarken, Tofaş ikinci yarıda Stellantis etkisiyle kapasite artışı ve yeni istihdam hedefini korudu.”

“Alman otomotiv tedarik sanayi devi ZF, artan küresel maliyet baskılarına rağmen Türkiye'ye yönelik uzun vadeli yatırım planlarını koruduğunu açıklarken, Türkiye'nin üretim ve tedarik zincirindeki stratejik konumuna olan güvenini yineledi.”

“Ticaret Bakanı Ömer Bolat'ın Brüksel temaslarında, Türkiye'nin "Made in EU" kapsamına dahil edilmesi gerektiği ve Avrupa sanayisinin de bu entegrasyonu desteklediği vurgulandı.”

Türkiye otomotiv sektörü, 2026 yılının ilk yarısında iç pazardaki daralmaya rağmen ihracattaki güçlü performans, ticari araç üretimindeki lider konumu ve elektrikli araç ekosistemindeki hızlı büyüme sayesinde dirençli görünümünü korudu. Elektrikli ve hibrit araç penetrasyonunun artması, şarj altyapısına yönelik yatırımların hızlanması ve Türkiye'nin Avrupa üretim üssü olma konumunu güçlendiren yatırım ve diplomatik girişimler sektörün orta-uzun vadeli görünümünü destekliyor. **Bununla birlikte yüksek finansman maliyetleri, iç talepteki zayıflık, küresel belirsizlikler ve üreticilerin dönemsel bakım duruşları kısa vadede temkinli görünümün korunmasına neden oluyor.**

Avrupa Pazarı

*“Avrupa otomobil pazarı, Haziran ayında güçlü bir toparlanma **sergileyerek son yılların en yüksek aylık büyüme oranlarından birini kaydetti**. Elektrikli araç satışları %50'nin üzerinde artış gösterirken, hibrit araçların da pazar payını **artırmasıyla elektrifikasyon eğilimi hız kazandı**. Buna karşın benzinli ve dizel araçların toplam pazar payındaki gerileme devam ederek dönüşüm sürecinin kalıcılığına işaret etti.”*

*“Avrupa’da sanayi üretimini korumaya yönelik yerelleşme eğiliminin güç kazanması, otomotiv sektöründe tedarik zinciri ve kamu alımları tarafında korumacı politikaları ön plana çıkarıyor. Avrupa üretimini destekleyen yeni düzenlemeler (Made in EU) kısa vadede rekabeti artırsa da **Türkiye Gümrük Birliği avantajı sayesinde Avrupa tedarik zincirindeki stratejik konumunu korumaya devam ediyor**. Bu süreçte Türkiye’nin Avrupa pazarına entegrasyonu güçlenirken, Brexit sonrası İngiltere tarafında rekabet baskısının artabileceği değerlendiriliyor.”*

*“Avrupa Birliği, otomotiv sektörünün yeşil dönüşümünü hızlandırmak amacıyla sürdürülebilirlik odaklı yeni düzenlemeleri hayata geçiriyor. Bu kapsamda araçlarda **geri dönüştürülmüş malzeme kullanımının artırılması ve ömrünü tamamlayan araçların geri kazanım süreçlerinin güçlendirilmesi** hedeflenirken, üreticilerin çevresel yükümlülükleri de önemli ölçüde artırılıyor.”*

*“Avrupa Birliği'nin yürürlüğe sokmaya hazırlandığı katı yerleştirme ("Made in Europe") ve menşé kuralları, İngiltere merkezli otomobil üreticilerini doğrudan tehdit ediyor. Birleşik Krallık Motor Sanayicileri ve Tüccarları Derneği (SMMT) ve sektör temsilcileri, bu ticaret engellerinin **İngiliz üreticileri AB pazarının tamamen dışına itebileceği ve milyarlarca sterlinlik ihracat kaybına yol açabileceği** konusunda uyarıda bulundu.”*

*“Makroekonomik tarafta yüksek enerji maliyetleri, Çinli üreticilerin artan rekabeti ve ABD'nin ticaret politikaları Avrupa otomotiv sektöründeki **maliyet baskısını** artırmaya devam ediyor. Bu doğrultuda birçok üretici **kapasite optimizasyonu, yeniden yapılanma programları ve maliyet azaltıcı tedbirleri** hızlandırırken, Avrupa otomotiv sanayisi rekabet gücünü koruyabilmek adına daha esnek üretim ve tedarik zinciri modellerine yöneliyor”*

*“Yüksek yakıt fiyatları elektrikli araç satışlarını desteklerken, **artan savunma harcamaları otomotiv yan sanayisine yeni üretim fırsatları sunuyor; ayrıca 2030'a kadar 4,2 milyon tona ulaşacak alüminyum talebinde geri dönüştürülmüş hammadde öne çıkıyor.**”*

Avrupa otomotiv sektörü, güçlü elektrikli araç talebi ve yeşil dönüşümü destekleyen düzenlemeler sayesinde uzun vadeli büyüme potansiyelini korurken, yüksek enerji maliyetleri, Çinli üreticilerin artan rekabeti ve korumacı ticaret politikaları kısa vadeli görünümü baskılamaya devam ediyor. Üreticiler bu süreçte kapasite optimizasyonu, maliyet azaltıcı programlar ve stratejik iş birliklerine hız verirken, **Avrupa Birliği'nin "Made in Europe" politikası tedarik zincirinin yeniden şekillenmesini destekliyor. Türkiye ise Gümrük Birliği avantajı ve güçlü üretim kapasitesi sayesinde Avrupa'nın tedarik zincirindeki stratejik rolünü korurken, bölgesel üretim üssü olma konumunu güçlendirmeyi sürdürüyor.**

Küresel Rekabet

“Küresel otomotiv sektörü, yüksek faiz ortamı, jeopolitik belirsizlikler ve talepteki yavaşlamanın etkisiyle maliyet yönetimine odaklanmayı sürdürürken, üreticiler kapasite optimizasyonu, stratejik ortaklıklar, platform paylaşımı ve yeni pazarlara açılma stratejileriyle kârlılıklarını korumaya çalışıyor. Elektrifikasyon ve yazılım odaklı dönüşüm yatırımları ise uzun vadeli büyüme stratejilerinin temelini oluşturmaya devam ediyor.”

“Korumacı ticaret politikaları küresel otomotiv sektörünün en önemli gündem başlıklarından biri olmayı sürdürüyor. Avrupa Birliği ve Kuzey Amerika'da Çin menşeli araçlara yönelik ilave gümrük vergileri, yerli üretim ve yerlileştirme şartları ile tedarik zincirinin bölgeselleştirilmesine yönelik düzenlemeler hız kazanırken, üreticiler yeni yatırım kararlarını bu politikalar doğrultusunda şekillendiriyor.”

“Çin, Haziran ayında tarihinde ilk kez aylık bazda 1 milyon adet otomobil ihracatı eşliğini aşarak küresel otomotiv pazarındaki ağırlığını daha da artırdı. BYD, Chery ve Geely başta olmak üzere Çinli üreticiler Avrupa, Latin Amerika, Orta Doğu ve Güneydoğu Asya pazarlarında satış hacimlerini büyütmeye devam ederken, özellikle elektrikli ve şarj edilebilir hibrit araç segmentlerinde pazar paylarını hızla artırmayı sürdürüyor.”

“Çinli Geely, Ford'un İspanya'daki fabrikasında elektrikli SUV üretimi yapmak ve Avrupa pazarına özel ortak model geliştirmek üzere anlaştı.”

“Ucuz Çinli araçların pazar hakimiyeti nedeniyle Fiat, Avustralya pazarından çekilme kararı almak zorunda kaldı; Çin'in elektrikli araç alanındaki küresel üstünlüğü devam ediyor.”

“BYD, Avrupa'daki büyüme stratejisini hızlandırırken Macaristan başta olmak üzere yeni üretim yatırımlarını devreye almaya hazırlanıyor. Şirket, premium markası Denza ile Mercedes, BMW ve Audi gibi üst segment üreticilere doğrudan rakip olmayı hedeflerken, 2026 yılında küresel satış liderliğini korumaya yönelik ürün gamını ve üretim kapasitesini genişletmeye devam ediyor.”

“Yapay zekâ uygulamalarına yönelik artan talep, yüksek bant genişlikli bellek (HBM) ve diğer gelişmiş bellek çiplerinde arz sıkışıklığına neden olurken, bu durum otomotiv sektöründe kullanılan elektronik bileşenlerin maliyetlerini artırıyor. Üreticiler ise kritik yarı iletken tedarikini güvence altına almak amacıyla uzun vadeli tedarik anlaşmaları, dikey entegrasyon ve alternatif tedarikçi stratejilerine ağırlık veriyor.”

Küresel otomotiv sektörü, elektrifikasyon ve yazılım odaklı dönüşümün hız kazandığı bir dönemde, Çinli üreticilerin agresif küresel büyümesiyle rekabet dinamiklerini yeniden şekillendiriyor. Avrupa ve Kuzey Amerika'da güçlenen korumacı ticaret politikaları ile artan maliyet baskıları üreticileri stratejik ortaklıklar, tedarik zinciri çeşitlendirmesi ve kapasite optimizasyonuna yönlendirirken, teknoloji yatırımları sektörün uzun vadeli büyümesini desteklemeye devam ediyor.

Türkiye Otomotiv Pazarı

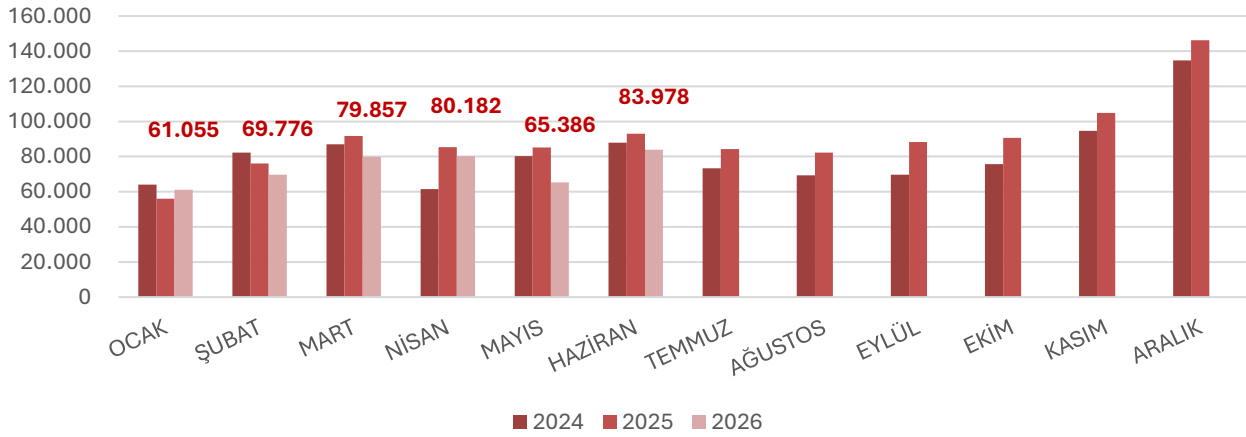
ODMD'nin 2026 yılı ikinci çeyrek verilerine göre, toplam otomotiv pazarı geçen yılın aynı dönemine kıyasla %8,19 oranında daralmıştır. Binek otomobil segmenti %9,79 gerileyerek toplam pazardaki zayıflamanın ana belirleyicisi olurken, hafif ticari araç segmenti ise %1,69 daralma kaydederek daha dirençli bir görünüm sergilemiştir.

2026 yılı yarısında öne çıkan başlıklar:

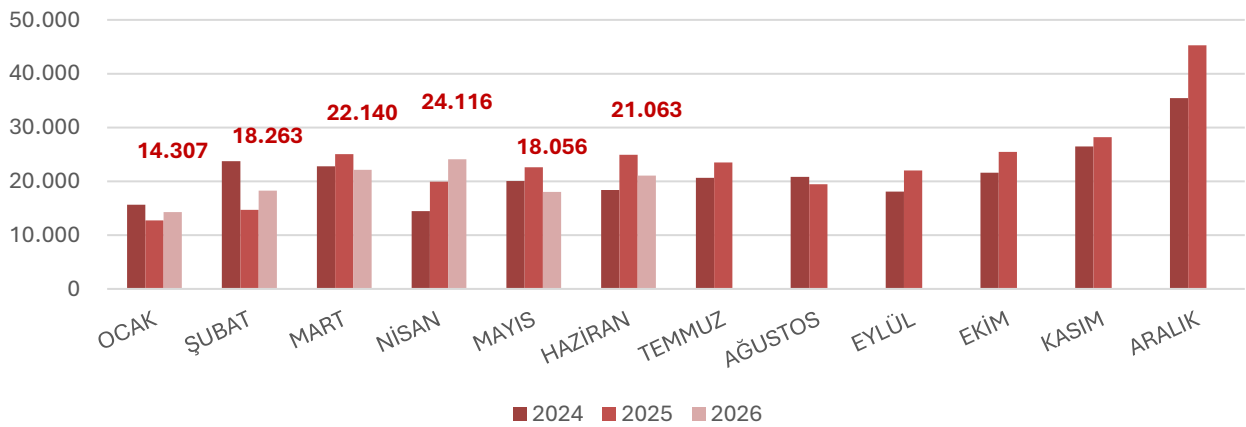
- Elektrikli ve hibrit araçların payında artış,
- Binek otomobil segmentinde daralma,
- Hafif ticari araç segmentinde sınırlı daralma ve dirençli görünüm.

2026 yılının ilk yarısına ilişkin veriler, sektörün yeni yıla güçlü bir daralma ile başlamadığını ancak ikinci çeyrek itibarıyla daralmanın hissedilebilir seviyeye ulaştığını göstermektedir. 2026'nın ilk altı ayında toplam Otomobil ve Hafif Ticari Araç pazarı, geçen yılın aynı dönemine göre %8,19 düşüşle 558.179 adet olarak gerçekleşmiştir.

Segment bazında bakıldığında, 2026'nın ilk yarısında otomobil pazarı %9,79 azalışla 440.234 adede ulaşmış, hafif ticari araç pazarı ise %1,69 gerileyerek 117.945 adet seviyesine gerilemiştir.

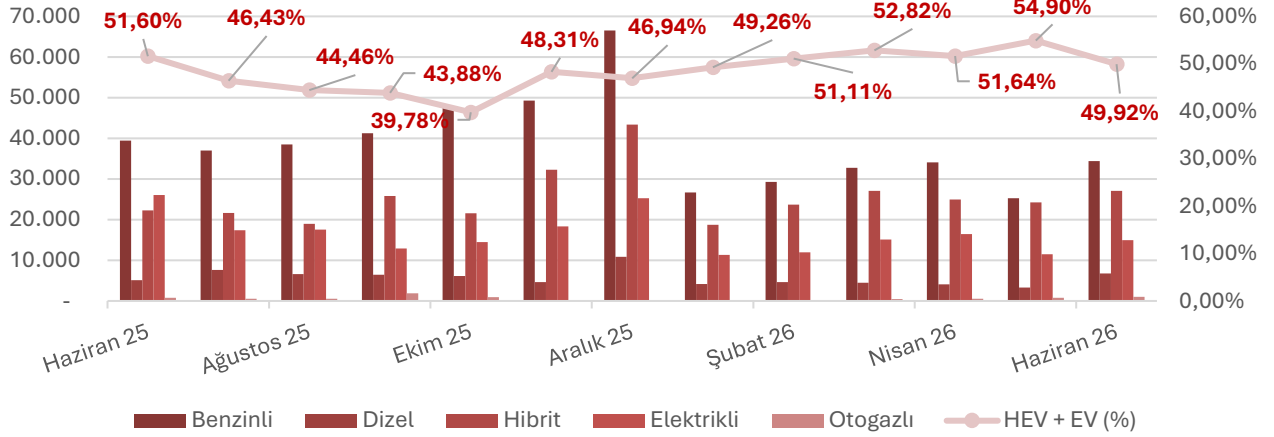


Grafik 1: Yurt İçi Otomobil Satışları



Grafik 2: Yurt İçi Hafif Ticari Araç Satışları

Elektrifikasyon Eğilimi

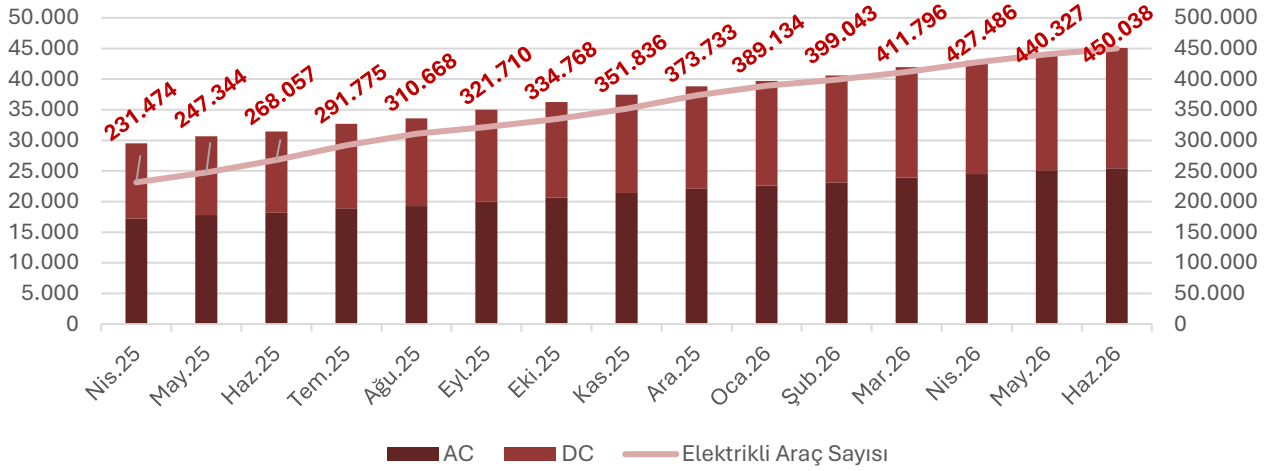


Grafik 3: Motor Kompozisyonu & Elektrifikasyon Penetrasyonu

Türkiye’de Elektrikli + Hibrit araç kompozisyonu özellikle 2025’in ortalarında hızlanmış, dizel segmentinin payı yapısal olarak gerilemeye devam etmiştir. Kısa dönemler içinde dalgalı bir seyir görülebilse de, genel resim elektrifikasyonun arttığını göstermektedir.

Elektrikli Araç Sayısı ve Şarj Noktası Gelişimi

Elektrikli araç şarj noktaları, EV ekosisteminin büyümesinde “kritik darboğaz” konumundadır. AC ve DC altyapıları farklı kullanım senaryolarına hizmet ederken, bu iki altyapının birlikte dengeli büyümesi hem günlük kullanım kolaylığı hem de uzun menzil güveni açısından elektrikli araç penetrasyonunu doğrudan desteklemektedir.

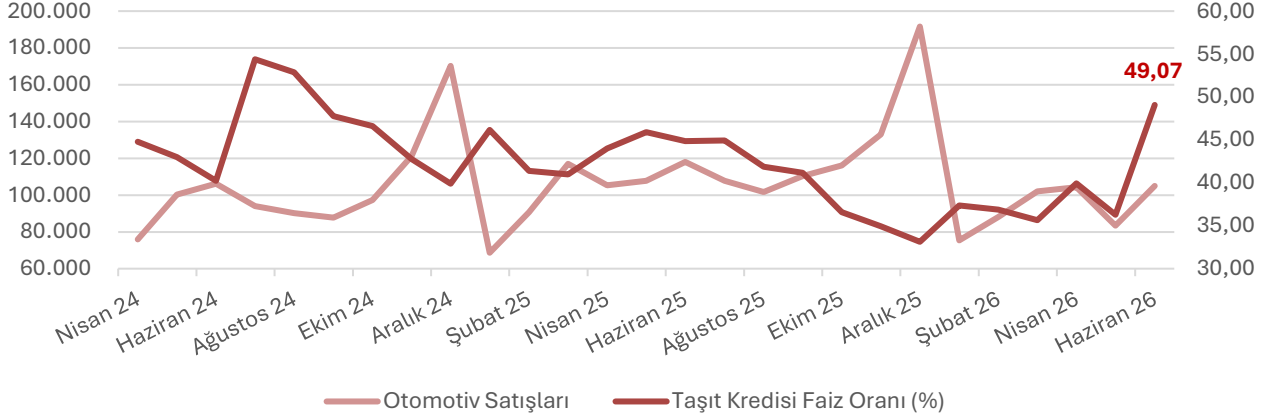


Grafik 4: Elektrikli Araç Sayısı & Şarj Noktası Gelişimi

Son dönemlerdeki gelişim incelendiğinde, şarj noktası sayısı Haziran 2025'te yaklaşık 31 bin seviyesinden Haziran 2026'da 45 bin seviyesine yükselirken, EV sayısı aynı dönemde çok daha agresif bir artış göstermiştir. Bu durum, altyapı tarafında önemli bir büyüme olsa da araç sayısındaki artış hızının daha yüksek olduğunu ve aradaki farkın açıldığını göstermektedir. Özellikle DC şarjın payı artsa da toplam kapasite artışı, EV parkındaki genişlemeyi tam olarak yakalayamamakta; bu da orta vadede istasyon başına düşen araç sayısının yükselmesi ve yoğunluk riskinin artması anlamına gelmektedir.

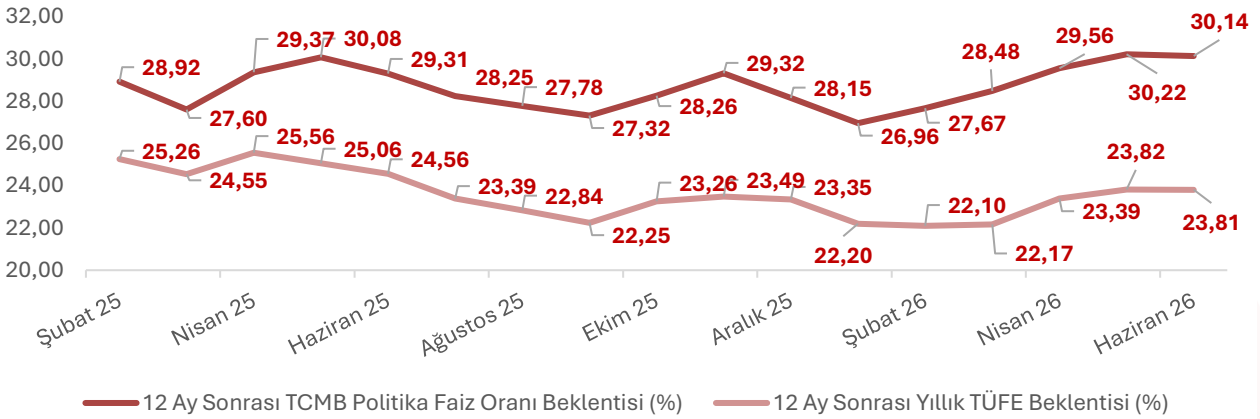
Faiz Oranları ve Otomotiv Satışları

Otomotiv pazarı, faiz oranları ve krediye erişim koşullarıyla şekillenir. Tüketiciler, krediye kolayca ulaştığında binek otomobil ve hafif ticari araç satışları artar; krediye erişim kısıtlandığında ise talep düşer. Bu durum hem tüketici davranışlarını hem de sektör oyuncularının stratejilerini doğrudan etkiler.



Grafik 5: Taşıt Kredisi Faiz Oranının Satışlara Etkisi

Kampanya dönemlerinden kaynaklı mevsimsellik etkilerini dikkate aldığımızda ise bazı dönemlerde satışlar doğal olarak yükselirken, temel eğilim yine faiz seviyeleri ve krediye erişimle şekillenir. Dolayısıyla kredi koşulları ve faiz oranları, tüketici talebini ve pazar dinamiklerini belirleyen en önemli unsurlardan biri olarak öne çıkar.



Grafik 6: TCMB Politika Faizi ve Yıllık TÜFE Beklentisi

2026 yıl sonu Faiz ve TÜFE beklentileri, aylık dalgalanmalara rağmen genel olarak aşağı yönlü bir trend sergilemektedir. **Bu görünüm, politika faizinde düşüş öngörüldüğünü işaret etse de ABD – İsrail – İran savaşının etkisiyle Brent petrol fiyatlarındaki yükseliş, enflasyon üzerinde yukarı yönlü baskı oluşturabilir ve faiz indirim patikasının yavaşlamasına neden olabilir. Bu gelişmeler sonucunda, 12 ay sonraki politika faiz oranı beklentisi %30,14'ye yükselmiştir.** Buna bağlı olarak, taşıt kredisi faizlerindeki olası gerileme talebi destekleyebilir; ancak petrol kaynaklı maliyet baskıları ve enflasyonist riskler göz önünde bulundurulmalıdır.

Avrupa Otomotiv Pazarı ve İhracat

Türkiye otomotiv üretimi 2025 yılında iç talep ve ihracat arasındaki dengelenme sayesinde istikrarlı seyrini korumuştur. Avrupa'daki sınırlı büyümeye rağmen üretim tarafında sert bir daralma yaşanmamıştır.

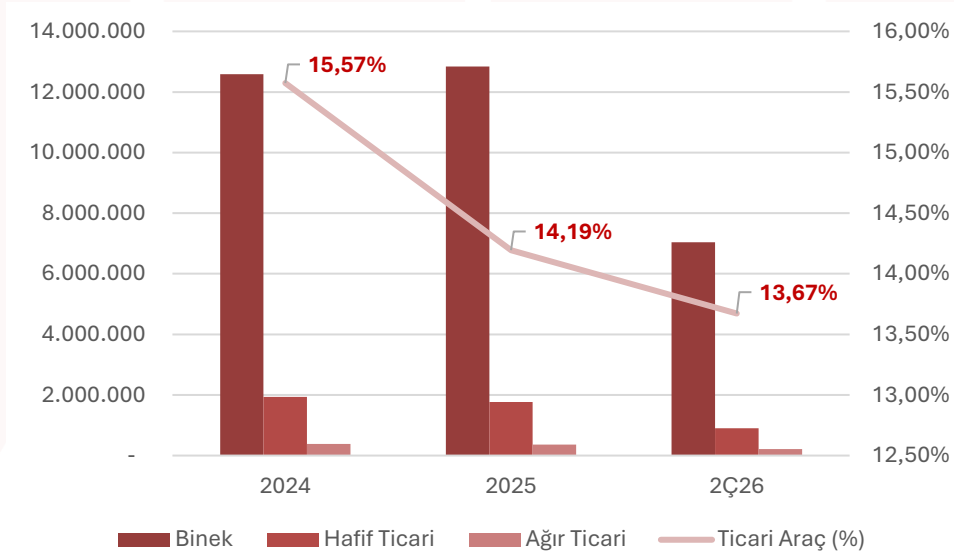
ACEA verilerine göre 2026 yılının ilk yarısında ise Avrupa Birliği'nde hem binek hem de ticari araç kayıtları sınırlı artış göstermiştir. Bu durum, Türkiye'nin ihracat pazarında dramatik bir daralma yaşanmamasını sağlamıştır.

2026 yılı için üretim tarafında belirleyici olmaya devam edecek unsurlar:

- Avrupa sipariş hacmi,
- Elektrikli model dönüşümü,
- İç pazardaki talep dengesi,
- Kur ve maliyet dinamikleri.

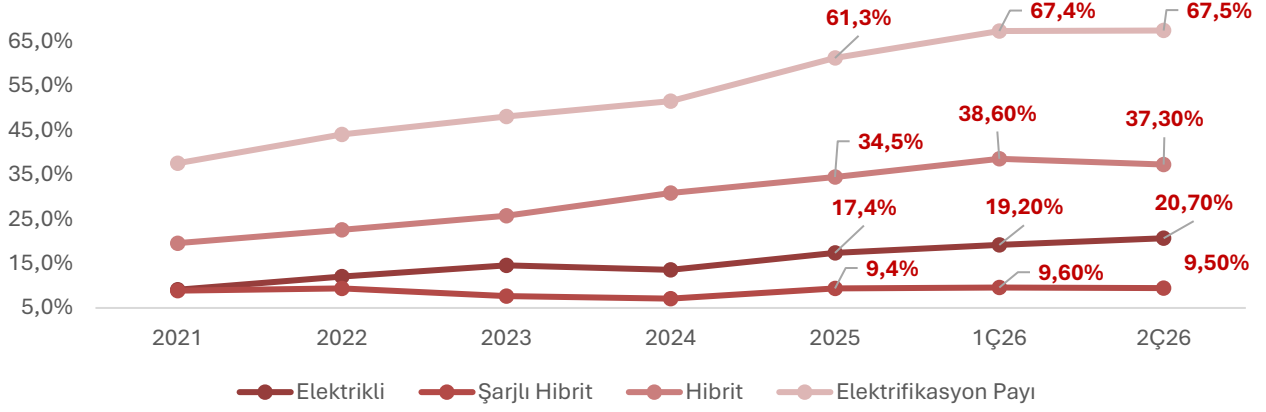
Elektrifikasyon süreci üretim planlamasında daha fazla önem kazanmaktadır. Avrupa pazarında elektrikli araç payının yükselmesi, Türkiye'de üretim yapan firmaların model dönüşüm hızını stratejik bir konu haline getirmektedir.

Avrupa Otomotiv Pazarı



Grafik 7: Avrupa Araç Pazarı (AB + UK)

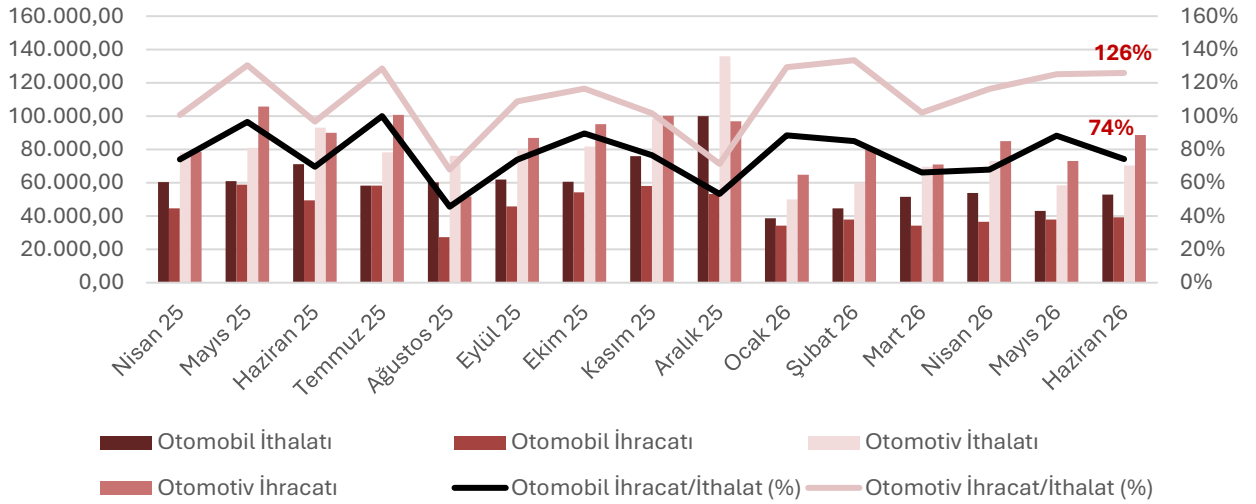
Avrupa binek araç pazarı son dönemde kademeli ve istikrarlı bir büyüme sergilerken, ticari araçların toplam içindeki payı 2024'te %15,71 seviyesinden 2025'te %14,41'e ve 2Ç26 itibarıyla %13,67'ye gerilemiştir. Söz konusu düşüş ağırlıklı olarak binek araç segmentindeki artıştan kaynaklanmaktadır. ACEA verilerine göre Avrupa Birliği'nde talep tarafı sınırlı büyüme göstermeye devam ederken, bu görünüm Türkiye'nin ihracat performansını desteklemekle birlikte güçlü bir ivme oluşturmamakta; 2Ç26 itibarıyla segment kompozisyonundaki bu değişim ihracat dağılımına da yansımaktadır.



Grafik 8: Avrupa Araç Pazarında Elektrifikasyon Payı (%)

ACEA verilerine göre Avrupa yeni otomobil pazarında elektrifikasyon payı 2021'de %37,6 seviyesinden 2025 itibarıyla %61,3'e yükselirken, 2Ç26'da bu oran %67,5'e ulaşarak güçlü yükseliş trendini sürdürmüştür. Bu dönemde büyümenin ana sürükleyicisi hibrit (HEV) segmenti olmuş; HEV payı 2021'de %19,6'dan 2Ç26'da %37,3'e çıkarak elektrifikasyon içindeki ağırlığını belirgin şekilde artırmıştır. Tam elektrikli araçlar (BEV) tarafında 2024'teki zayıflığın ardından 2025 ve 2Ç26'da toparlanma eğilimi öne çıkmış; BEV payı 2021'de %9,1'den 2Ç26'da %20,7'ye yükselmiştir. Şarj edilebilir hibrit (PHEV) segmenti ise dönem boyunca daha sınırlı ve dalgalı bir seyir izleyerek 2Ç26 itibarıyla %9,5 seviyesinde gerçekleşmiştir.

Dış Ticaret Dengesi



Grafik 9: Otomobil ve Otomotiv Sektörü Dış Ticaret Dengesi

Otomobil ihracatımız, otomobil ithalatımızın altında seyretmekle birlikte, toplam otomotiv ihracatı otomotiv ithalatının üzerinde gerçekleşmektedir. Bu durum, sektörün dış ticaret performansında ticari araç segmentinin önemli bir rol oynadığını ve sektörün rekabet gücünün temel olarak bu alandan kaynaklandığını göstermektedir. **Veriler, otomotiv sektörünün ihracat fazlası yaratma kapasitesinin büyük ölçüde ticari araç segmentinden kaynaklandığını göstermektedir.**

2026 Görünüm ve Sektörel Beklentiler

2026 yılı için sektör görünümü “yüksek büyüme” senaryosundan ziyade “kontrollü denge-sınırlı daralma” çerçevesinde şekillenmeye devam etmektedir. Ocak–Mart döneminde görece sınırlı seyreden daralmanın, **Nisan ve özellikle Mayıs aylarında belirginleşmesinin ardından Haziran ayındaki toparlama sektörün hala dirençli kalabildiğini göstermiştir.**

Talep Tarafı

Ocak–Haziran verileri iç piyasada talebin yılın ilk yarısında tamamen zayıflamadığını, ancak **ikinci çeyreğin başlangıcıyla birlikte daralma eğiliminin hız kazandığını** göstermektedir. İlk çeyrekte daha dengeli bir seyir izlenirken, Nisan ve Mayıs aylarında talepteki zayıflamanın belirginleşmesi, pazarın kademeli olarak daha sınırlı bir büyüme/denge patikasından uzaklaştığına işaret etmektedir. Buna rağmen Haziran ayındaki toparlanma, sektörün dirençli yapısını göstermiştir. Yıl genelinde agresif bir büyüme beklentisi zayıf kalırken, görünüm daha temkinli ve aşağı yönlü risklerin arttığı bir çerçeveye evrilmiştir. **Faizlerde normalleşmenin, Brent petrol fiyatlarının enflasyon üzerindeki etkisi nedeniyle gecikmesi** ve bu nedenle yılın ikinci yarısında beklenen destekleyici etkinin sınırlı kalması öngörülmektedir.

Elektrikli Araç Trendinin Güçlenmesi

Hem Avrupa hem Türkiye verileri elektrikli araç payının artmaya devam ettiğini göstermektedir. 2026 yılının devamında da bu segmentin pazar kompozisyonunda daha belirleyici hale gelmesi beklenmektedir.

İhracat Dengesi

Avrupa’da sınırlı büyüme ortamı devam ettiği sürece ihracat tarafında güçlü sıçrama beklenmemektedir. **Ancak mevcut kapasitenin korunması ve pazar payının sürdürülmesi temel hedef olacaktır.**

Fiyatlama ve Marj Dinamikleri

Talep tarafındaki zayıflamanın belirginleşmesi fiyatlama disiplini daha kritik hale getirmektedir. Artan kampanya yoğunluğu ve rekabet baskısı marjlar üzerinde ek baskı yaratabilir. Bu çerçevede **2026 yılı hacim büyümesinden çok verimlilik ve maliyet yönetiminin öne çıktığı** bir dönem olma eğilimindedir.

2026’nın ilk yarısında iç talep tamamen yatay ve dengeli bir yapıdan ziyade kademeli olarak daha **sınırlı daralma eğilimine** geçerken, dış talepte de benzer şekilde **zayıflama sinyalleri** öne çıkmaktadır. Makro koşulların baskısı sürerken, ABD–İsrail–İran hattındaki gerilim nedeniyle yüksek seyreden petrol fiyatları enflasyon ve faizler üzerinde yukarı yönlü baskı oluşturarak hem iç hem de dış talebin toparlanma hızını sınırlamaktadır. Buna rağmen **gerilimin azalması ve petrol fiyatlarında düşüş yaşanması, faizlerde gevşeme ile birlikte küresel talep ve iç piyasa aktivitesinde yeniden canlanmaya zemin hazırlayabilir.**

Şirket Bazlı Değerlendirmeler

Doğuş Otomotiv (DOAS)

Doğuş Otomotiv, distribütör yapısı gereği iç pazara daha duyarlı bir yapıya sahiptir.

2026 yılının ilk yarısında boyunca çok markalı portföy avantajı korunmuş, binek segment ağırlıklı yapı devam etmiştir. Satış sonrası hizmetler ve operasyonel verimlilik şirket performansını destekleyen temel unsurlar olarak öne çıkmıştır. Öte yandan elektrikli ve hibrit araç payındaki artış, Doğuş Otomotiv'in model karmaşasında dönüşüm ihtiyacını daha belirgin hale getirmiştir.

Şirket raporuna göre:

- Binek araç satışlarında güçlü bir pazar payı korunmuştur.
- Farklı markalar ve segmentlerde dengeli bir satış stratejisi izlenmiştir.

2026 yılında Doğuş Otomotiv açısından belirleyici olmaya devam edecek unsurlar:

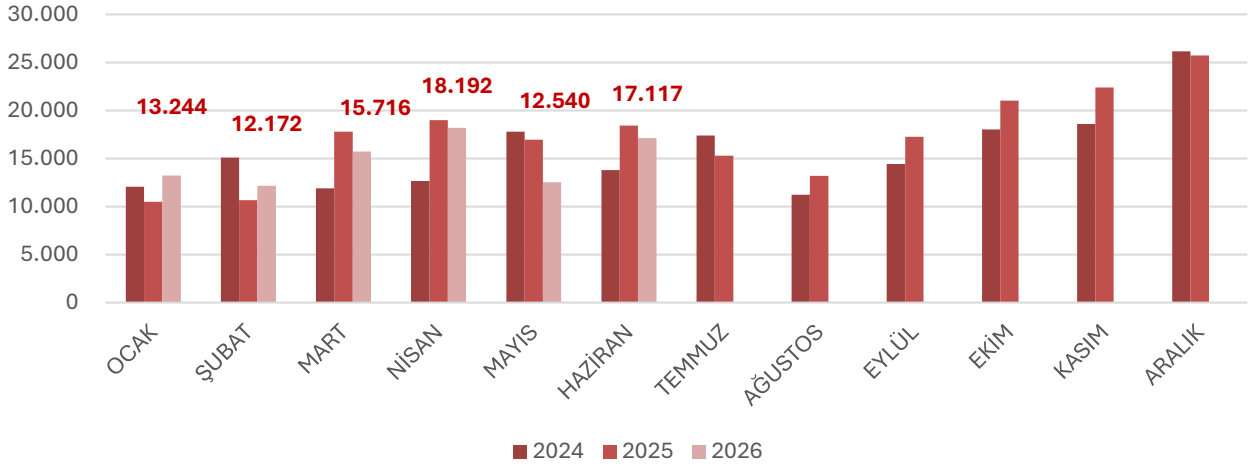
- İç pazar büyüklüğü,
- Kampanya yoğunluğu,
- Fiyatlama disiplini,
- Elektrikli araç penetrasyonu.

	2025 Sonuçları	2026 Beklentileri	2026/6A Gerçekleşen
Toplam Otomotiv Pazarı (Binek+Hafif Ticari+Ağır Ticari)	1.375,9 bin	1.200+ bin	576,58 bin
Doğuş Otomotiv Satış Adetleri (Škoda hariç)	162,8 bin	117 bin	68,43 bin
Yatırım Harcaması	4,6 milyar TL	5,2 milyar TL	

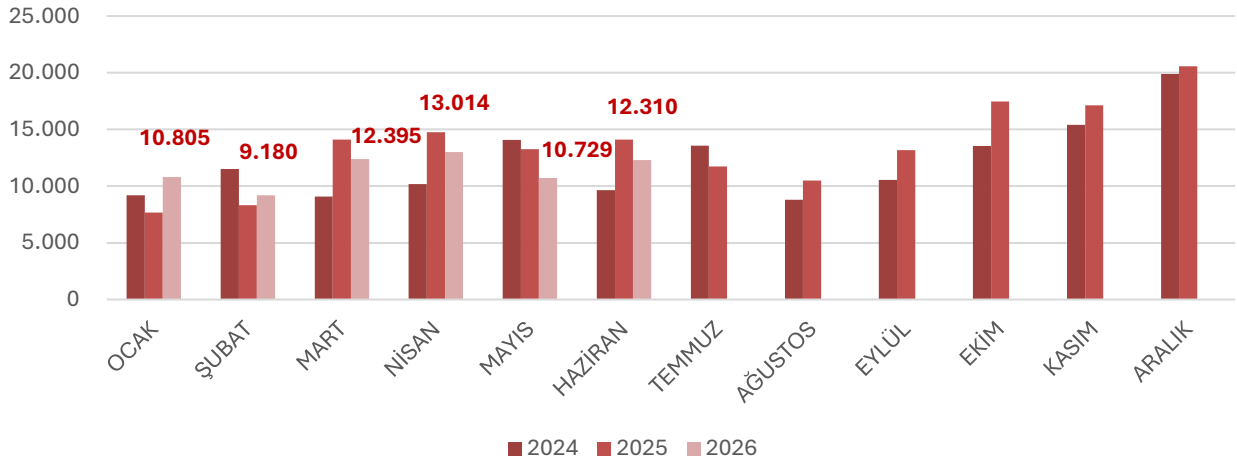
(Kaynak: Doğuş Otomotiv Analist Sunumu, Yatırımcı Sunumu)

2026 yılı için şirket öngörülleri, toplam otomotiv pazarında 1.200 binin üzerinde (önceki tahmin 1,100 bin üzeri) bir seviyeye işaret ederken, Doğuş Otomotiv satışlarının (Škoda hariç) 117 bin adede gerilemesi beklenmektedir; bu durum şirketi senenin ilk çeyrek sonunda muhafazakâr yaklaşımını sürdürdüğünü göstermektedir. Yatırım tarafında ise 2025'te 4,6 milyar TL olan harcamaların 2026'da 5,2 milyar TL'ye yükselmesi planlanmakta, bu artışın öncelikli olarak operasyonel verimlilik, elektrikli araç ve dijitalleşme yatırımlarına yönlendirileceği öne çıkmaktadır. Kârlılıkta ise hacimden ziyade maliyet kontrolü ve fiyatlama disiplini belirleyici olmaya devam edecektir.

2026 yılının ilk yarısı geride bırakıldığında, toplam Otomotiv Pazarı (Binek + Hafif Ticari + Ağır Ticari) 576,58 bin, DOAS'ın ise Škoda hariç toplam 68,43 bin araç satışı yaptığı görülmüştür.



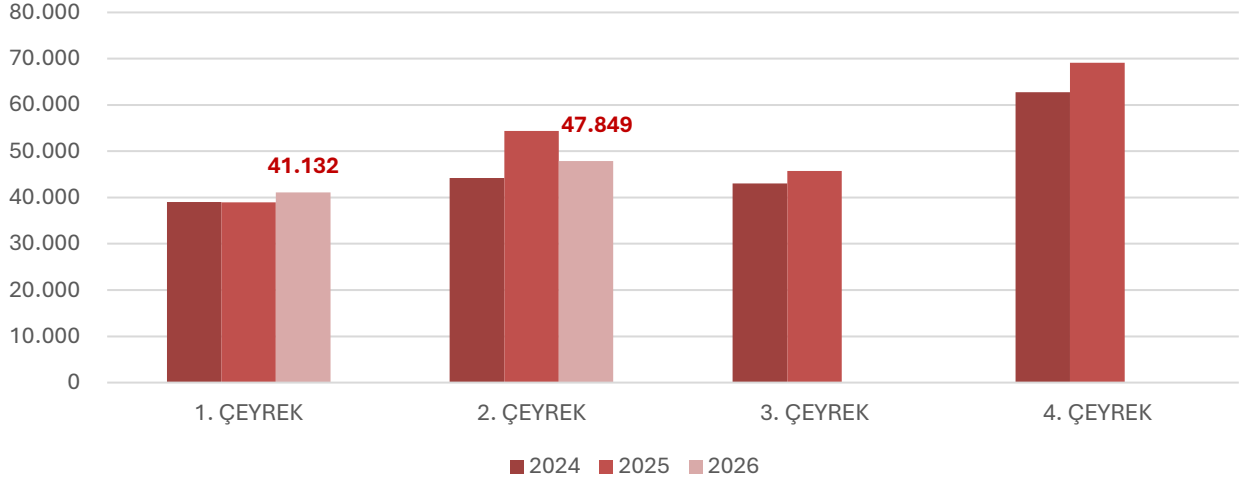
Grafik 10: Doğu Otomotiv Toplam Satış Adetleri



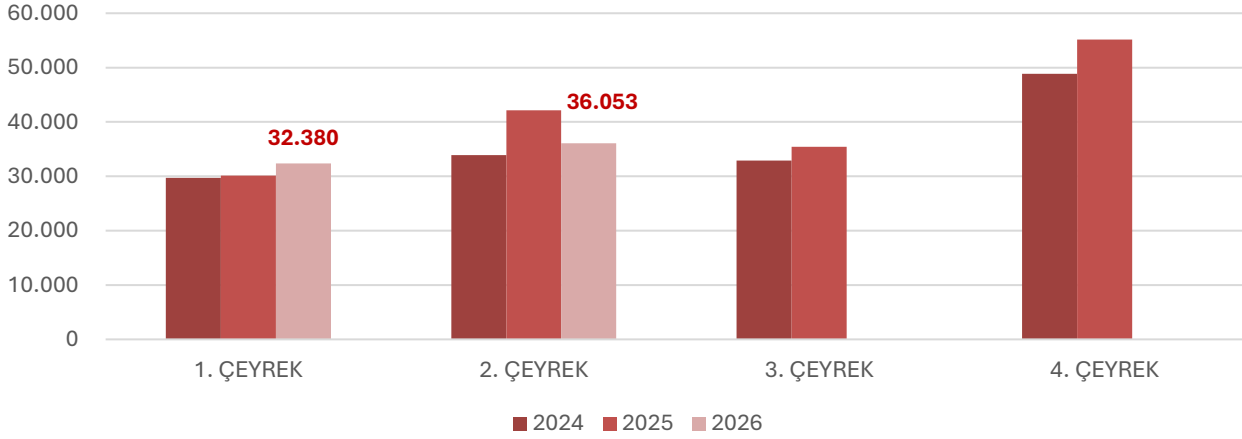
Grafik 11: Škoda Hariç Doğu Otomotiv Satış Adetleri

Doğu Otomotiv'in Haziran ayında satış adedi 2025'e göre yaklaşık %7,03 düşüş, 2024'e kıyasla ise %24,1 artış göstererek 17.117 adede ulaşmıştır. Škoda hariç satış adedi ise 10.729 ile 2025'e kıyasla yaklaşık %12,66 düşmüş, 2024'e göre ise %27,66 artmıştır. **Bayram tatilinin Mayıs ayına negatif etkisinin, Haziran ayına pozitif yansımalarını gördüğümüzü düşünüyoruz.**

Bu görünüm, 2026 yılına yılın ilk iki ayında 2025'e kıyasla daha güçlü bir hacim başlangıcı yapıldığını ancak Mart ayı ile başlayan momentum kaybının Nisan ayı itibarıyla devam ettiğini ve Mayıs ayında belirgin şekilde hissedildiğini, Haziran ayında ise toparlanmanın gerçekleştiğini göstermektedir. Yılın başında gözlenen güçlü performansın genel talep görünümünü desteklediği ancak devam eden dönemde baz etkisi ve ABD-İsrail-İran savaşının sonuçlarıyla birlikte daha dengeli bir patikaya geçildiğini söylemek mümkün. Distribütör yapısı ve dönemsel kampanyaların satış hacmini desteklemeye devam ettiği görülürken, bu durumun yıl boyunca marjlar üzerinde belirli ölçüde baskı oluşturma potansiyeli bulunmaktadır. **Bu çerçevede 2026'nın sektör genelinde olduğu gibi Doğu Otomotiv açısından da hacim ile kârlılık dengesinin dikkatle yönetileceği bir yıl olmaya devam edeceği söylenebilir.**



Grafik 12: Doğuş Otomotiv Toplam Satış Adetleri (Çeyreklik)



Grafik 13: Škoda Hariç Doğuş Otomotiv Satış Adetleri (Çeyreklik)

2026 yılının ikinci çeyreğinde Doğuş Otomotiv'in satış performansı 2025 yılına göre düşüş, 2024 yılına göre ise artış göstererek 47.849 adede ulaşsa da çeyrek içindeki dağılım momentum açısından daha temkinli olunması gereken bir tabloyu gösteriyor. Nisan ve Mayıs aylarındaki zayıflamanın Haziran ayında sınırlı da olsa dengelendiğini söylemek mümkün. Dolayısıyla 2Ç26 sonuçları yıllık daralmaya işaret etse de çeyrek sonundaki ivme kazanımı yılın geri kalanı için temkinli iyimser olunabileceğini göstermiştir.

Bu doğrultuda DOAS için araç fiyatlarındaki enflasyon altı büyüme sebebiyle **2Ç26 özelinde 58.591 milyon TL hasılat, 3.574 milyon TL FAVÖK ve 1.406 milyon TL Net Kâr bekliyoruz.**

Ford Otosan (FROTO)

Ford Otosan, 2026 yılının yarısında da çeyreğinde de üretim ve ihracat ağırlıklı yapısını koruyarak Türkiye otomotiv sanayisinin ana taşıyıcılarından biri olmaya devam etmiştir. Şirketin üretim hacmi ticari araç segmenti ağırlıklı seyretmiş; özellikle Avrupa pazarına yönelik ihracat hacmi operasyonel performansın belirleyicisi olmuştur.

Şirket raporuna göre:

- Üretim hacmi yüksek kapasite kullanım oranlarıyla sürdürülmüştür.
- İhracat toplam satışlar içinde baskın paya sahiptir.
- Elektrikli ve yeni nesil ticari araç yatırımları üretim planlamasında belirleyici olmuştur.

2026 yılının yarısında çeyreğinde Avrupa pazarı sınırlı büyüme sergilerken, Ford Otosan ticari araç segmentindeki güçlü konumuna ek olarak binek araç katkısıyla hacmini korumayı başarmıştır. Ancak Avrupa'daki talep dinamiklerinin güçlü olmaması, agresif büyümeden ziyade istikrar ortamı yaratmıştır.

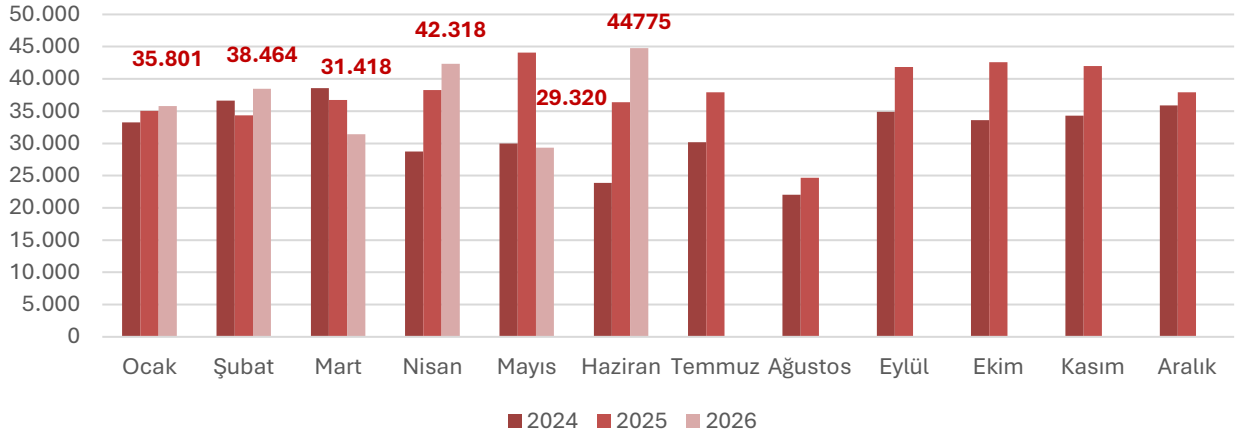
2026 yılı için Ford Otosan tarafında belirleyici olmaya devam edecek unsurlar ise:

- Avrupa ticari araç talebinin seyri,
- Elektrikli model geçiş süreci,
- Üretim verimliliği,
- EUR/TL kuru,
- İhracat pazar payının korunması olacaktır.

	2025 Sonuçları	2026 Beklentileri	2026/6A Gerçekleşen
Toplam Otomotiv Pazarı	1.408 bin	1.300-1.400 bin	574,1 bin
Ford Otosan Perakende Satış Adedi	117 bin	90-100 bin	34,8 bin
Toplam Yurt Dışı Satış Adedi	603 bin	580-630 bin	294,1 bin
Toplam Satış Adedi	725 bin	670-730 bin	328,8 bin
Toplam Üretim Adedi	700 bin	690-740 bin	340,7 bin
Yatırım Harcaması	410 milyon €	300-400 milyon €	
Satış Gelirleri Büyümesi	7%	Yatay	
Düzelmiş FAVÖK Marjı	8%	%7-8	

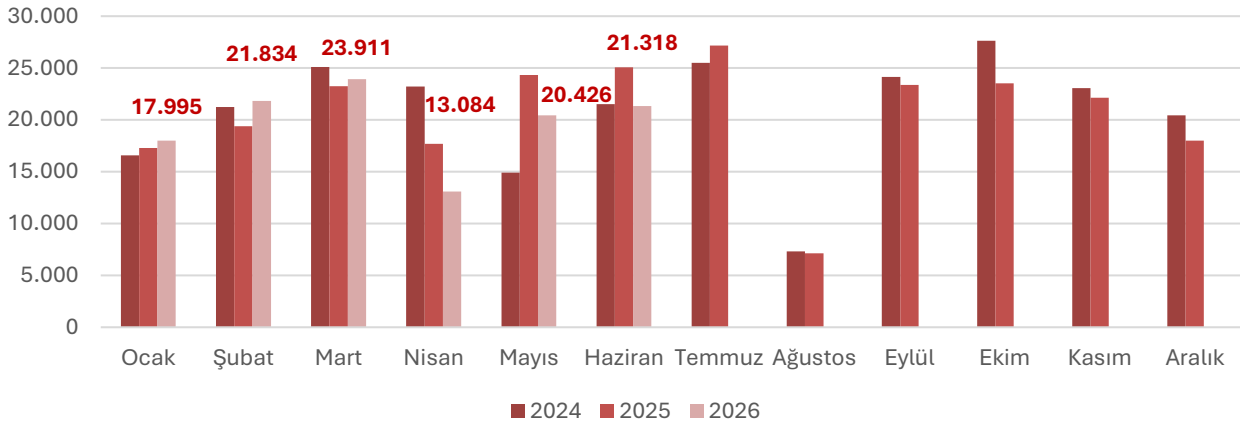
(Kaynak: Ford Otosan Analist Sunumu, Yatırımcı Sunumu)

ACEA ve SMMT verilerine göre Avrupa ticari araç pazarındaki sınırlı artış, 2026'da dengeli ancak sıçramasız bir ihracat görünümüne işaret etmektedir. Bu çerçevede Ford Otosan'ın 2026 beklentilerinde satış ve üretim adetlerinde yatay-ılımlı bir bant öngörülürken (670-730 bin satış, 690-740 bin üretim), yatırım harcamalarında normalleşme ve marjda %7-8 bandının korunması dikkat çekmektedir. Elektrifikasyon yatırımlarının daha görünür hale gelmesi şirketi stratejik olarak güçlendirirken, 2026'da kârlılık tarafında belirleyici unsur hacim artışından ziyade maliyet kontrolü ve fiyatlama disiplini olmaya devam edecektir.



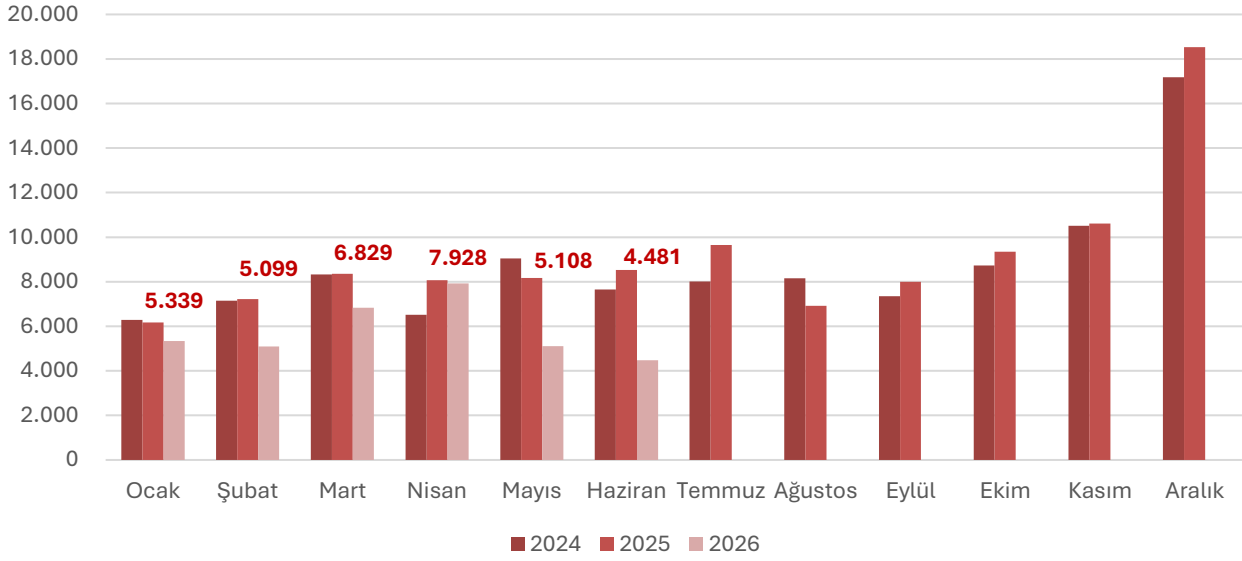
Grafik 14: Ford Otosan Türkiye Üretim Adetleri

Ford Otosan'ın Türkiye'deki üretim hacmi Haziran ayında önemli bir sıçrayış göstermiştir. 2024 Haziran ayında toplam üretim 45.388 adet seviyesinde gerçekleşirken, 2025 yılında bu rakam 61.473 adet ile %35,44 artış göstermiştir. 2026 yılının aynı ayında ise üretim 66.093 adede yükselerek 2025'e kıyasla yaklaşık %7,52, 2024'e göre ise yaklaşık %45,62 artış kaydetmiştir. Böylece yılın ilk 6 ayında Türkiye'de gerçekleşen üretim, 2025'e kıyasla %3,19 düşerek 340.664 adede gerilemiştir.



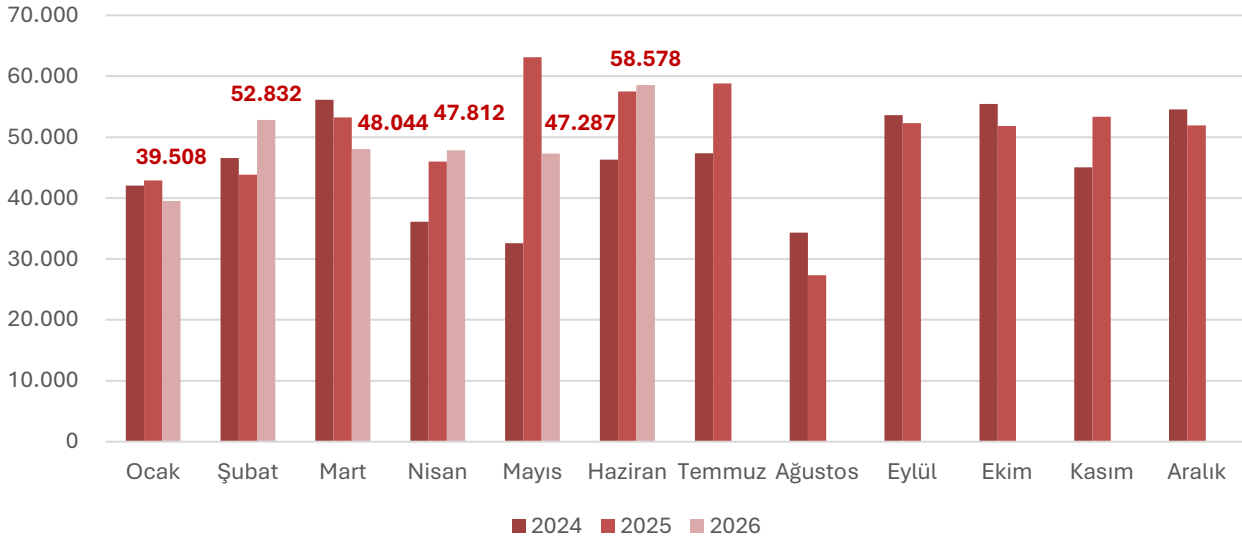
Grafik 15: Ford Otosan Romanya Üretim Adetleri

Ford Otosan'ın Romanya operasyonlarındaki üretim hacmi Haziran ayında Mayıs ayına kıyasla sınırlı bir iyileşme sergilemiştir. 2024 Haziran ayında toplam üretim 21.527 adet seviyesinde gerçekleşirken, 2025 yılında bu rakam 25.067 adet ile yıllık bazda yaklaşık %16,44 yükselmiştir. 2026 yılının aynı ayında ise üretim 21.318 adet ile 2025'e kıyasla yaklaşık %14,96, 2024'e göre ise yaklaşık %0,97 gerileme göstermiştir. Böylece yılın ilk altı ayında Romanya'da gerçekleşen üretim, 2025'e kıyasla %6,65 düşerek 118.568 adede gerilemiştir.



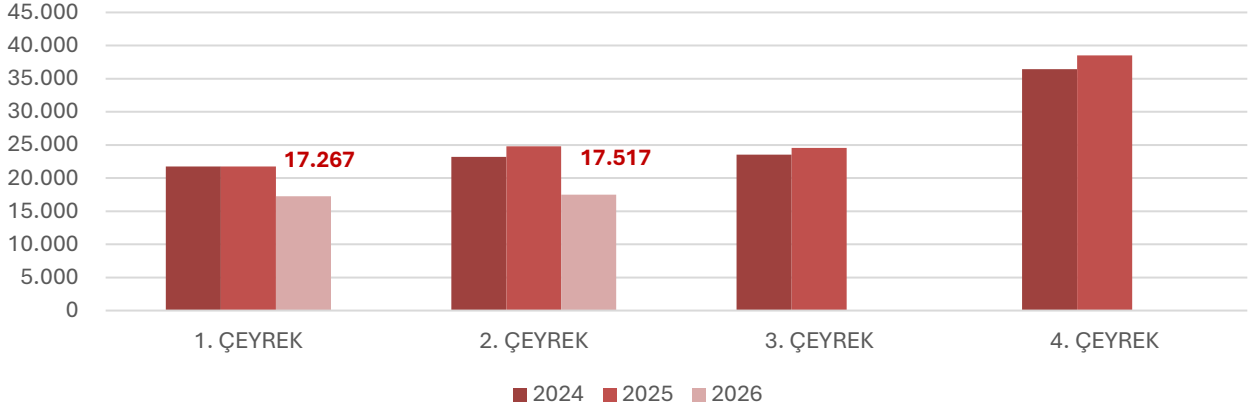
Grafik 16: Ford Otosan Yurt İçi Satış Adetleri

Ford Otosan'ın Haziran ayında toplam yurt içi satışları 2024'te 7.649 adet olarak gerçekleşirken, 2025'te 8.530 adede yükselerek yıllık bazda yaklaşık %11,52 artmıştır. 2026 Haziran ayında ise toplam satışlar 4.481 adet seviyesine inmiş ve 2025'e göre yaklaşık %47,47, 2024'e göre ise yaklaşık %41,42 düşüş kaydetmiştir.

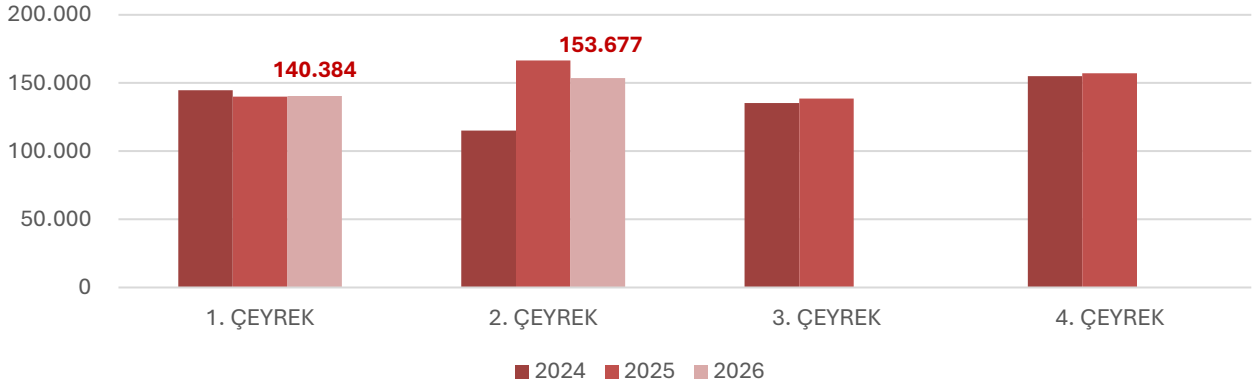


Grafik 17: Ford Otosan Yurt Dışı Satış Adetleri

Ford Otosan'ın Haziran ayında toplam yurt dışı satışları 2024'te 46.312 adet iken, 2025'te 57.503 adede yükselerek yıllık bazda yaklaşık %24,16 artış göstermiştir. 2026 Haziran ayında ise toplam satışlar 58.578 adede yükselerek 2025'e göre yaklaşık %1,87 azalış, 2024'e göre ise yaklaşık %26,49 artış kaydetmiştir.



Grafik 18: Ford Otosan Yurt İçi Satış Adetleri (Çeyreklik)



Grafik 19: Ford Otosan Yurt Dışı Satış Adetleri (Çeyreklik)

2026 yılının ikinci çeyreğinde Ford Otosan'ın performansı, dış pazarlardaki görece dayanıklılığa karşın iç pazardaki belirgin zayıflık nedeniyle daha dengeli ancak aşağı yönlü riskler barındıran bir görünüm sunmaktadır. Yurt dışı satışlar 153.667 adet ile yıllık bazda yataya yakın seyrederken, Nisan ve Mayıs ayındaki zayıflığın Haziran ayı ile dengelendiği dikkatleri çekiyor. Avrupa tarafında Brent petrol fiyatlarının enflasyonist baskı yaratması ve buna bağlı olarak faiz indirimlerinin ötelenmesi, talep koşullarını sınırlandıran ana unsur olarak öne çıkarken, bu durum ihracat pazarlarında büyümeyi baskılamaktadır. Yurt içinde ise satışlar 17.517 adede gerileyerek yıllık bazda belirgin daralma göstermiş; yüksek faiz ortamı ve zayıflayan tüketici talebi iç pazar performansını aşağı çekmiştir. **2Ç26 sonuçları genel olarak yatay bir dış talep ve zayıf iç talep kombinasyonuna işaret etmektedir.**

Bu doğrultuda FROTO için yurt içindeki satış adetlerinin ciddi oranda gerilemesi ve yurt dışındaki ürün miksinin istenen kompozisyonundan uzak olması (binek araç ağırlıklı) sebebiyle **2Ç26 özelinde 211.304 milyon TL hasılat, 9.182 milyon TL FAVÖK, 11.405 milyon TL Düzeltilmiş FAVÖK ve 3.452 milyon TL Net Kâr bekliyoruz.**

Tofaş Türk Otomobil (TOASO)

Tofaş Türk Otomobil, 2026 yılının yarısında iç pazarda sınırlı daralan, ihracat tarafında ise sınırlı büyüyen bir performans sergilemiştir.

Şirket raporuna göre:

- Üretim kapasitesi etkin kullanılmıştır.
- İç pazarda Pazar payı Stellantis-Türkiye satın alımının yarattığı sinerji ile artmıştır.
- Model gamındaki dönüşüm ve ürün çeşitliliği önem kazanmıştır.

2026 yılı itibarıyla elektrikli ve hibrit araç payındaki artış, Tofaş'ın ürün stratejisinde belirleyici bir faktör haline gelmiştir. Avrupa pazarındaki dönüşüm süreci şirketin uzun vadeli planlamasında kritik rol oynamaktadır.

2026 yılı için Tofaş açısından öne çıkmaya devam edecek başlıklar:

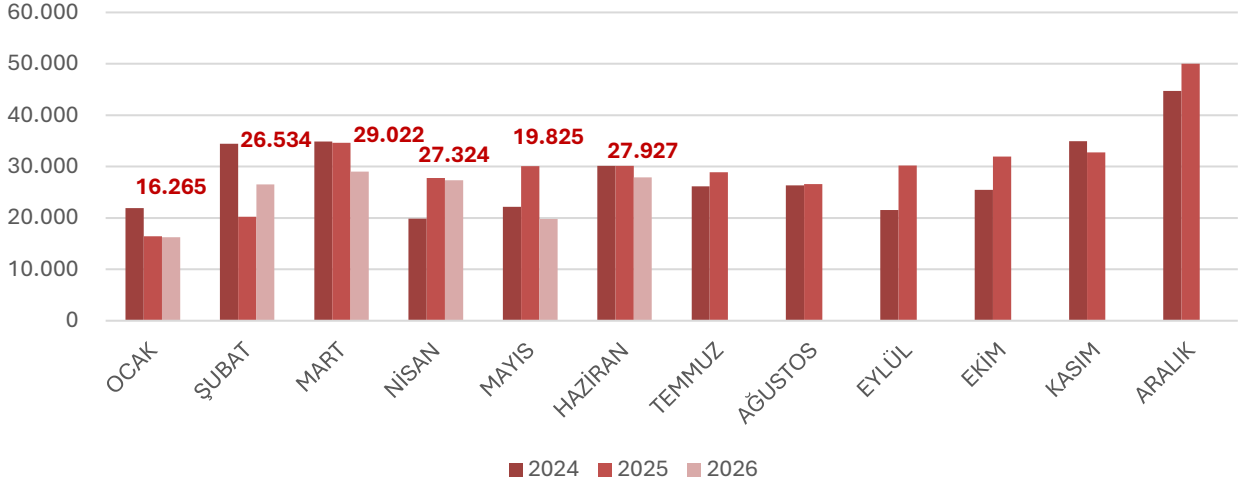
- İç pazar talebinin seyri,
- Avrupa'daki binek araç talebi,
- Elektrikli araç dönüşüm süreci,
- Model geçiş takvimi,
- Stellantis Türkiye operasyonlarına bağlı inorganik büyüme, entegrasyon süreci.

	2025 Sonuçları	2026 Beklentileri	2026/6A Gerçekleşen
Yurt İçi Hafif Araç Pazarı	1,37 milyon	1,2-1,3 milyon	558,18 bin
Tofaş Yurt İçi Pazar Satış Adedi	360 bin	320-350 bin	152,77 bin
İhracat Adetleri	47 bin	70-80 bin	39,38 bin
Toplam Üretim Adedi	132 bin	145-155 bin	77,45 bin
Yatırımlar	154 milyon €	250 milyon €	
Vergi Öncesi Kar Marjı (2026)	%4,10	%3-4	
Vergi Öncesi Kar Marjı (2028)	%4,10	%5-7	

(Kaynak: Tofaş Türk Otomobil Yatırımcı Sunumu)

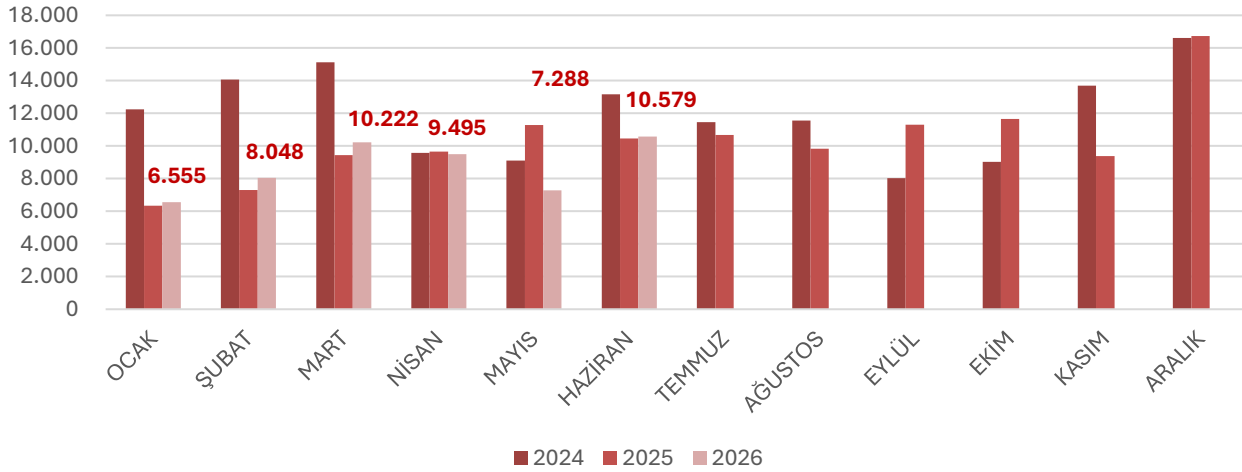
Stellantis markalarının Tofaş bünyesine geçmesi, şirketin faaliyet alanını genişleterek dağıtım tarafında ölçek artışı yaratmaktadır. Bu gelişme, Tofaş'ın yalnızca üretim ve ihracat performansı ile değil, aynı zamanda genişleyen marka portföyünün iç pazardaki katkısıyla da değerlendirileceği yeni bir döneme işaret etmektedir.

ODMD verileri 2026'nın ilk yarısında pazarın sınırlı bir daralma yaşadığını göstermekte ve bu tablo Tofaş Türk Otomobil için yılın devamında Pazar payı kazanımıyla olumlu bir zemin oluşturmaktadır. Bununla birlikte şirketin **hem distribütör hem de üretim** tarafında faaliyet göstermesi nedeniyle marj dinamikleri daha hassas bir yapı sergilemektedir. Kampanyalı satışların artması ve maliyet baskıları brüt kârlılık üzerinde baskı yaratabilir. Bu çerçevede 2026 yılı, Tofaş Türk Otomobil açısından Stellantis-Türkiye satın alımının yarattığı sinerji ile yurt içi Pazar payı kazanımlarının desteklediği, hacim korunumu ile marj yönetimi arasındaki dengenin sürdürüleceği bir dönem olmaya devam edecektir.



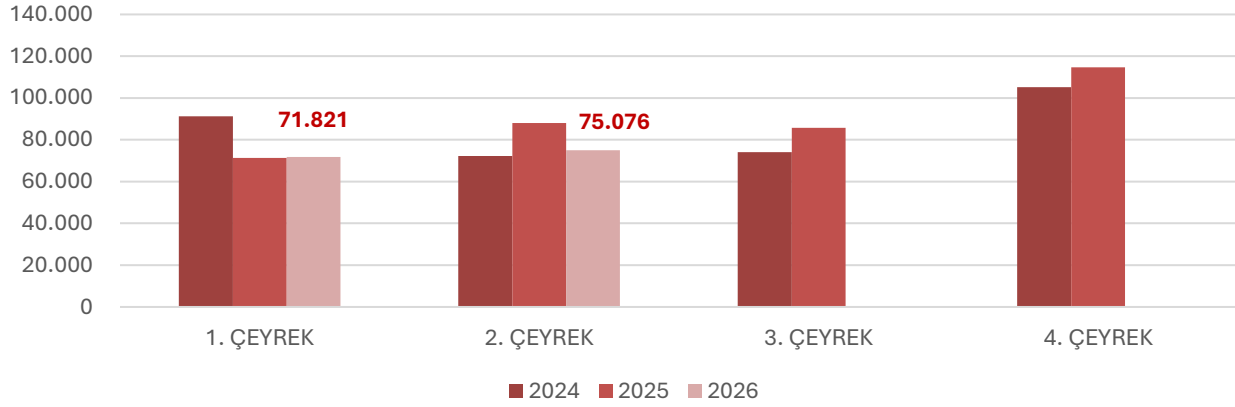
Grafik 20: Tofaş Türk Otomobil Toplam Yurt İçi Satış Adetleri (Aylık)

2026'nın Haziran ayında toplam satış adedi 27.927 olarak gerçekleşmiş olup, 2025'in aynı dönemine göre yaklaşık %7,31'lik düşüş, 2024'ün Haziran ayına kıyasla ise yaklaşık %7,32'lik belirgin bir düşüş göstermektedir. **Ancak burada özellikle vurgulanması gereken nokta, söz konusu verilerin Stellantis markalarının satış etkisini içeriyor olmasıdır; başka bir ifadeyle 2024 yılı rakamları da dâhil olmak üzere seri sanki Stellantis satışları ilgili dönemlerde Tofaş tarafından gerçekleştirilmiş gibi oluşan konsolide bir görünüm sunmaktadır.** Bu nedenle yıllar arası karşılaştırma yapılırken baz etkisinin ve marka yapısındaki değişimin dikkate alınması gerekmektedir.

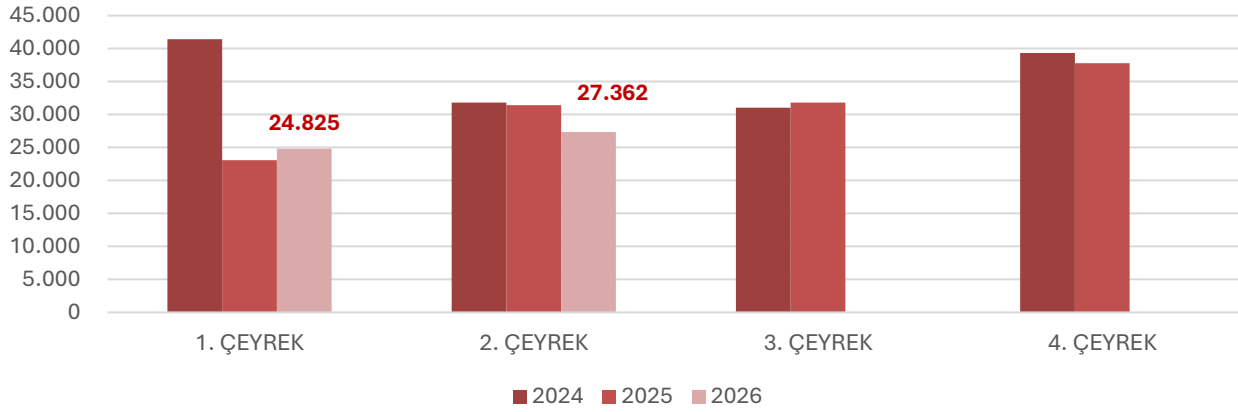


Grafik 21: Stellantis-Türkiye Hariç Tofaş Türk Otomobil Yurt İçi Satış Adetleri (Aylık)

2026 yılının Haziran ayında Stellantis-Türkiye hariç satış adedi 10.579 olarak gerçekleşmiş olup, 2025'in aynı dönemine göre yaklaşık %1,09 yüksek, 2024'ün Haziran ayına kıyasla ise yaklaşık %19,61 daha düşük bir seviyededir. **Bayram tatilinin Mayıs ayına negatif etkisinin, Haziran ayında pozitif yansımalarının görüldüğünü düşünüyoruz.**



Grafik 22: Tofaş Türk Otomobil Toplam Yurt İçi Satış Adetleri (Çeyreklik)



Grafik 23: Stellantis-Türkiye Hariç Tofaş Türk Otomobil Yurt İçi Satış Adetleri (Çeyreklik)

2026 yılının ilk yarısında Tofaş'ın yurt içi satış performansı Brent petrol kaynaklı enflasyon baskısı ve buna bağlı olarak faiz indirimlerinin ötelenmesi ile yurt içinde yüksek faiz ortamının devam etmesinin etkisi altında şekillenmiştir. **Toplam yurt içi satışlar 75.076 adet ile yıllık bazda yataya yakın bir görünüm sergilerken, aylık kırılımda özellikle Haziran ayında görülen toparlanmaya rağmen Nisan-Mayıs aylarında ABD-İsrail-İran hattındaki jeopolitik gelişmelerin etkisiyle momentum kaybı dikkat çekmektedir.** Stellantis hariç satışlar tarafında ise 27.362 adet ile sınırlı bir daralma görülse de tarihsel seviyelere kıyasla zayıf seyrin devam ettiği izlenmektedir. Bu görünüm, **toplam satışların önemli ölçüde Stellantis kaynaklı katkı ile dengelendiğine işaret ederken, organik talep tarafındaki zayıflığın sürdüğünü göstermektedir.** Dolayısıyla **2Ç26 sonuçları her ne kadar yıllık bazda stabil bir tabloya işaret etse de Stellantis harici performanstaki kırılganlık ve çeyrek sonuna doğru zayıflayan momentum, yılın ikinci yarısı için aşağı yönlü bir görüntü sergilese de, Haziran ayındaki sektörel toparlanmanın yılın geri kalanı için temkinli iyimser olunabileceğini düşündürmektedir.**

Emsal Şirketler Değerleme Karşılaştırması

Şirket Adı	Özsermaye Karlılığı (%)	Faaliyet Kar Marjı (%)	FAVÖK Marjı (%)	Brüt Kar Marjı (%)	Piyasa Değeri (USD)	F/K	PD/DD	FD/FAVÖK
Tesla Inc	4,3%	5,1%	11,6%	18,0%	1.178.228.978.578		13,56	
Toyota Motor Corp	10,1%	7,4%	12,9%	16,7%	279.250.402.742	10,59	1,02	11,88
BYD Co Ltd	13,4%	4,6%	14,6%	16,9%	121.784.549.187	26,86	3,23	8,37
General Motors Co	2,9%	1,4%	7,8%	10,7%	78.444.167.765	39,99	1,26	12,28
Ferrari NV		29,3%	38,6%	51,7%	75.548.835.111	37,83	20,35	22,91
Ford Motor Co		1,6%	5,8%	10,8%	60.886.103.386		1,81	16,30
Hyundai Motor Co	7,5%	6,2%	9,1%	18,4%	57.374.060.208	10,62	0,77	13,95
Mercedes-Benz Group AG	5,5%	5,2%	16,6%	16,9%	51.365.461.381	8,87	0,49	6,34
Maruti Suzuki India Ltd	14,4%	8,0%	11,7%	24,0%	46.637.326.850	30,39	4,16	17,23
Honda Motor Co Ltd			5,7%	16,5%	46.334.373.852		0,55	11,44
Volkswagen AG	3,0%	5,4%	15,2%	17,0%	43.380.637.593	7,31	0,22	5,27
Kia Corp	11,9%	8,0%	10,3%	19,7%	32.703.846.610	6,71	0,76	2,40
Suzuki Motor Corp	13,8%	9,6%	14,0%	25,5%	25.895.071.688	9,46	1,23	4,33
Rivian Automotive Inc				2,7%	23.635.528.797		4,67	
TVS Motor Company Ltd		12,7%	15,0%	35,2%	21.107.100.012	58,33	20,90	22,74
Chery Automobile Co Ltd	43,2%	7,5%	8,9%	13,8%	19.643.232.325	4,06	2,46	3,26
Stellantis NV		3,7%	9,0%	0,8%	17.607.662.613		0,37	3,65
Hyundai Motor India Ltd	29,9%	9,0%	12,2%	25,6%	17.144.937.902	30,19	8,19	15,63
Tata Motors Passenger Vehicles Ltd			5,8%	40,8%	12.867.238.619		1,10	7,71
Subaru Corp	3,3%	3,5%	9,2%	15,0%	12.394.647.299	22,50	0,73	1,03
Isuzu Motors Ltd	9,5%	5,9%	9,4%	19,1%	10.370.482.016	12,74	1,14	6,67
Renault SA		6,3%	13,5%	19,1%	9.396.719.925		0,39	7,87
Nissan Motor Co., Ltd		0,5%	5,7%	12,8%	8.069.956.587		0,26	12,13
Volvo Car AB	6,5%	3,8%	10,5%	18,0%	6.125.828.380	6,33	0,39	1,95
Ford Otomotiv Sanayi AS	21,4%	4,3%	6,4%	8,4%	5.636.995.390	8,62	1,62	7,77
Mazda Motor Corp	1,9%	1,0%	3,5%	18,0%	4.719.774.491	21,95	0,40	1,46
Beiqi Foton Motor Co Ltd	8,7%	1,3%	4,7%	9,6%	3.685.995.057	18,29	1,53	7,03
Trigano SA	12,3%	9,2%	11,1%	30,2%	3.339.570.794	11,48	1,35	6,48
Tofas Turk Otomobil Fabrikasi AS	22,0%	0,1%	2,4%	6,2%	2.868.182.854	10,85	2,07	18,73
Ortalama	12,3%	6,2%	10,8%	18,5%		18,76	3,34	9,51

YASAL UYARI

Burada yer alan bilgiler Marbaş Menkul Değerler tarafından bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır. Yatırım sinyal, bilgi, yorum ve tavsiyeleri yatırım danışmanlığı kapsamında değildir. Yatırım danışmanlığı hizmeti; aracı kurumlar, portföy yönetim şirketleri, mevduat kabul etmeyen bankalar ile müşteri arasında imzalanacak yatırım danışmanlığı sözleşmesi çerçevesinde sunulmaktadır. Burada yer alan sinyal, yorum ve tavsiyeler, herhangi bir yatırım aracının alım satım önerisi ya da getiri vaadi olarak yorumlanmamalıdır. Bu görüşler mali durumunuz ile risk ve getiri tercihlerinize uygun olmayabilir ve sadece burada yer alan bilgilere ve sinyallere dayanarak yatırım kararı verilmesi beklentilerinize uygun sonuçlar doğurmayabilir. Burada yer alan sinyaller, fiyatlar, veriler ve bilgilerin tam ve doğru olduğu garanti edilemez; içerik, haber vermeksizin değiştirilebilir. Tüm sinyal ve veriler, Marbaş Menkul Değerler tarafından güvenilir olduğuna inanılan kaynaklardan alınmıştır. Bu sinyal ve kaynakların kullanılması nedeni ile ortaya çıkabilecek hatalardan ve zararlardan Marbaş Menkul Değerler sorumlu değildir.

ARAŞTIRMA BİRİMİ

İletişim Bilgileri:

✉ iletisim@marbasmenkul.com.tr

☎ +90 (212) 286 30 00 / 331

📠 +90 (212) 286 30 50

📍 Esentepe Mah. Ecza Sk. Safter İş Hanı No: 6,
İç Kapı: 7, Şişli/İstanbul