

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
Fiyatlandırma ve Marj Dinamikleri.....	13
Şirket Bazlı Değerlendirmeler.....	14
Doğuş Otomotiv (DOAS)	14
Ford Otosan (FROTO).....	16
Tofaş Türk Otomobil (TOASO)	19
Emsal Şirketler Değerleme Karşılaştırması	21

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 beş 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 karması, 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 karması 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 Nisan ve Mayıs, yılın geri kalanına ilişkin yön tayini açısından görece erken fakat güçlü bir sinyal seti sunmaktadır. Bu nedenle analizler yalnızca yıllık bazlı görünümle değil, 1Ç26 gerçekleştirmeleri ile Mayıs ayı yüksek frekanslı verilerinin birlikte oluşturduğu dinamik çerçeve üzerinden ele alınmaktadır.

Bu bültenin devamında öncelikle makroekonomik ve sektörel arka plan ele alınacak, ardından Avrupa ve Türkiye otomotiv pazarındaki güncel dinamikler incelenecektir. **Son bölümde ise Ford Otosan, Tofaş Türk Otomobil ve Doğuş Otomotiv özelinde ilk dört aylık operasyonel performans ile Mayıs ayı gerçekleştirmeleri birlikte değerlendirilerek, yılın geri kalanına ilişkin beklentilere yer verilecektir.**

Makro Çerçeve ve Pazar Dinamikleri

2025 yılı küresel ölçekte ılımlı ancak kırılmalı 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 Mayıs 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 katılımını korumasına neden olurken, küresel talep tarafında da belirgin bir toparlanma alanını sınırlamaktadır.

Avrupa otomotiv pazarı bu ortamda 2026'da zayıf ancak tamamen kırılmamış bir talep yapısıyla devam etmektedir. Yüksek finansman maliyetleri ve hanehalkı alım gücündeki baskı, tüketim eğilimini aşağı çekerken özellikle faiz indirimlerinin ötelenmesi ve ekonomik aktivitedeki temkinli seyir, otomotiv talebini sınırlayan ana unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Buna rağmen pazarın tamamen geri çekilmekten ziyade yatay-zayıf bir denge arayışında olduğu dikkat çekmektedir.

Türkiye otomotiv pazarı ise 2026 yılına görece dengeli ancak dalgalı bir görünümle başlamıştır. İçeride yüksek faiz ortamının devam etmesi ve finansman maliyetlerinin talep üzerindeki baskısı belirginliğini korurken, jeopolitik risklerin oluşturduğu belirsizlik algısı da karar alma süreçlerini daha temkinli hale getirmiştir. Özellikle yılın ikinci çeyreğinde gözlenen zayıflama hem küresel finansal koşulların sıkılığı hem de iç piyasada para politikasında beklenen gevşemenin savaş kaynaklı riskler ve enflasyon katılımı nedeniyle ötelenmesi ile birlikte değerlendirilmelidir. Buna rağmen Nisan ayı verileri pazarın tamamen ivme kaybetmekten ziyade, güçlü baz etkilerinin ardından daha normalize ve seçici bir talep yapısına evrildiğini gösterse de Mayıs ayı verileri bayram tatilinin de etkisiyle ciddi bir zayıflığa işaret etmektedir.

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

“Mayıs ayında Türkiye otomotiv pazarı geçen yılın aynı ayına kıyasla %22,55 oranında sert bir düşüş göstererek 83.442 adede geriledi. Böylece Türkiye otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı, 2026 yılı Ocak-Mayıs döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre %7,40 oranında daralarak 453.138 adet olarak gerçekleşti.

Mayıs ayında otomobil satışları %23,8 azalarak 65.556 adet olurken, hafif ticari araç pazarı %17,1 daralarak 17.886 adet seviyesinde kaldı.”

“Mayıs ayında pazardaki genel daralmaya rağmen, tam elektrikli otomobillerin pazar payı yükseliş trendini sürdürerek %18,6'ya ulaştı. Togg'un yarattığı "yerli üretim" algısı, iç pazarda yerli araç tercih oranlarını ciddi oranda artırdı. Sektör, Togg'un başarısını yeni elektrikli araç girişleri ve yerli üretimin yaygınlaşmasıyla pekiştiriyor.

“Yerli otomobil markası Togg, Mayıs ayı içerisinde gerçekleştirdiği 3.505 adetlik teslimat performansıya dikkat çekti.”

“Türkiye'nin Fransa'ya gerçekleştirdiği toplam ihracat, Mayıs ayında tüm zamanların en yüksek aylık seviyesine ulaşarak 962 milyon dolara çıktı. Bu rekor yükselişte sanayi ihracatının lokomotifini otomotiv sektörü başı çekti. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerine göre, otomotiv endüstrisi Mayıs 2026'da 3 milyar 24 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirerek Türkiye'nin en fazla ihracat yapan sektörü unvanını korudu.

Genel liderliğe ve Fransa rekoruna rağmen, Mayıs ayındaki otomotiv ihracatı bir önceki yılın aynı ayına göre %17 oranında bir gerileme kaydetti ve küresel pazarlardaki durgunluğun etkisi hissedilmeye devam etti.”

“Türkiye'de trafiğe kayıtlı elektrikli otomobil sayısı, geçen yılın aynı dönemine kıyasla %84,7 oranında net bir artış göstererek 423.793 seviyesine ulaştı. Bu hızlı yükselişe birlikte elektrikli otomobillerin toplam binek araç parkı içerisindeki payı %2,4'e çıktı. Elektrikli araçlara olan ilginin yanı sıra hibrit modellere yönelik talep de güçlü kalmaya devam etti ve trafikteki hibrit otomobil sayısı 800.402'ye yükseldi.”

“Son dönemde Avrupa ve Türkiye pazarına agresif bir giriş yapan Çinli otomotiv devi BYD, Türkiye'de kurmayı planladığı büyük ölçekli fabrika ve üretim tesisi projesini belirsiz bir süreliliğine askıya alma kararı aldı. BYD, bugüne kadar Türkiye'de 54.400 araç satışı gerçekleştirmişti.”

Türkiye otomotiv sektörü, iç pazarda talep yavaşlamasına rağmen elektrikli araçların artan payı ve daha yüksek segmentli ürün karması sayesinde gelir tarafında görece dirençli bir görünüm sergiliyor; yerli üretim algısının güçlenmesi ve ihracatın desteği yapısal dönüşümü desteklerken, küresel talep zayıflığına rağmen sektörün dayanıklılığını koruduğunu gösteriyor ancak maliyet baskıları, jeopolitik riskler ve tedarik zinciri kırılma riskleri kısa vadede temkinli bir görünümü gerekli kılıyor.

Avrupa Pazarı

“Avrupa’da otomobil satışları Mayıs itibarıyla **elektrikli araçlara yönelik güçlü talebin etkisiyle üst üste üçüncü ay artış gösterdi**. Almanya ve Birleşik Krallık gibi büyük pazarlarda büyüme devam ederken, kıta genelinde elektrikli araç teslimatlarında belirgin bir sıçrama yaşandı. Aynı dönemde **Çin’in elektrikli araç ihracatı da küresel ölçekte artışını sürdürürken, özellikle Almanya’ya yapılan sevkiyatların yılbaşından bu yana hızla yükselerek önemli bir seviyeye ulaştığı** görüldü.”

“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.”

“Hollanda, Belçika ve Danimarka’nın da aralarında bulunduğu 7 AB ülkesi, otomotiv lobilerinin baskılarına rağmen Avrupa Komisyonu’na ortak bir mektup göndererek iklim hedeflerinden geri adım atılmamasını talep etti. Ülkeler, emisyon standartlarının gevşetilmesinin çevresel etkilerin yanı sıra **Avrupa’nın elektrikli araç yarışında Çin ve ABD’nin gerisine düşmesine yol açabileceğini vurguladı**. Yapılan değerlendirmeler ise daha zayıf emisyon politikalarının elektrikli araç geçişini yavaşlatarak petrol bağımlılığını artıracaklarını ve Avrupa enerji altyapısı üzerinde milyarlarca euroluk ek maliyet oluşturacağını ortaya koydu.”

“İngiltere ile Avrupa Birliği arasında Brexit sonrası yürürlüğe girmesi beklenen katı “menşei kuralları” ve ek gümrük vergisi uygulamaları, **otomotiv sektöründe tedarik zinciri baskılarını artırmamak adına ileri bir tarihe ertelendi**. Bu erteleme, özellikle batarya tedarikinde hâlâ Asya’ya bağımlı olan İngiliz ve Avrupalı elektrikli araç üreticilerine kısa vadeli bir rahatlama sağlarken, yerel batarya üretim kapasitesinin geliştirilmesi için de ek zaman kazandırmış oldu.

“Otomotiv veri ve yazılım devi **Infomedia**, Avrupa’daki servis ve satış sonrası (aftersales) ekosistemini büyütmek amacıyla **Almanya merkezli veri analitiği şirketi VEACTION’ı satın aldığı** duyurdu.”

“Stellantis, Çinli ortağı Leapmotor ile geliştirdiği düşük maliyetli elektrikli araç modelleri sayesinde **Avrupa’daki sıkılaşan CO₂ emisyon hedeflerine uyumu kolaylaştırmayı ve olası ceza maliyetlerini azaltmayı hedefliyor**.”

Avrupa otomotiv sektörü, artan enerji maliyetleri, zayıflayan talep görünümü ve hızlanan elektrikli araç dönüşümünün etkisiyle **yapısal bir dönüşüm** sürecinden geçerken, üreticiler maliyet baskıları nedeniyle kapasite optimizasyonu ve üretim ağlarını yeniden yapılandırmaya yöneliyor. Avrupa’da güç kazanan korumacı sanayi politikaları tedarik zinciri ve rekabet dinamiklerini yeniden şekillendiriyor. **Bu süreçte Türkiye ise Gümrük Birliği avantajıyla Avrupa üretim zincirindeki stratejik konumunu korumaya devam ediyor**.

Küresel Rekabet

"AB'nin Hindistan ile ticaret hattını güçlendirmesi, Türkiye'nin AB pazarındaki "en yakın ve en güvenilir tedarikçi" statüsü için ciddi bir rekabet baskısı oluşturuyor."

"Çinli SAIC bünyesinde faal olan MG, Avrupa pazarındaki yerini sağlamlaştırmak amacıyla İspanya'da yeni bir üretim tesisi kurma planlarında sona yaklaştı."

"Çinli otomotiv devi BYD, alt markası olan premium segmentteki "Denza" modellerini doğrudan Avrupa'nın kalbinde, Almanya'da satışa sunarak Mercedes ve BMW gibi devlere rakip olmaya hazırlanıyor."

BYD Yönetim Kurulu Başkanı Wang Chuanfu yaptığı resmî açıklamada, şirketin yakaladığı üretim ve teknoloji ivmesi sayesinde önümüzdeki 5 yıl içinde ölçek bazında dünyanın en büyük otomotiv üreticisi konumuna geleceğini öngördü."

"E-ticaret devi Amazon, ABD'de başlattığı dijital araç satışı operasyonunu "Amazon Autos" markasıyla Avrupa'da yaymak için stratejik büyüme hedeflerini devreye soktu."

"Avrupa Birliği'nin ek gümrük vergisi tehditlerine karşı Çinli otomotiv markaları, Avrupa'da sadece araç satmak yerine doğrudan yerel üretime ve montaj hatlarına odaklanarak kalıcı bir varlık inşa ediyor."

"Çinli otomobil üreticileri küresel pazarlarda hızlı bir yayılım göstererek özellikle Avustralya'da toplam satışların üçte birinden fazlasını oluşturacak seviyeye ulaşmış ve önemli bir pazar payı elde etmiştir. ABD'de yüksek araç fiyatları ve yakıt maliyetleri nedeniyle Çinli elektrikli araçlara yönelik tüketici ilgisi artarken, korumacı politikalar bu ilgiyi tamamen engelleyememiştir. Öte yandan Çinli markaların Güney Afrika gibi gelişmekte olan pazarlarda da hızla yayılması, bu bölgelerde ikinci el araç piyasasının fiyat ve talep dinamiklerini yeniden şekillendirmeye başlamıştır."

"Avrupa otomotiv endüstrisi, içten yanmalı motor odaklı korumacı yaklaşımlar ve elektrikli araç dönüşümündeki yavaş stratejiler nedeniyle küresel EV patlamasında geride kalma riskiyle karşı karşıya bulunuyor. Çinli üreticilerin batarya ve yazılım teknolojilerindeki maliyet avantajı ve hızlı ölçeklenmesi, Avrupa markalarının yüksek fiyat ve yavaş inovasyon döngüsü nedeniyle rekabet gücünü zayıflatırken, küresel pazarlardaki pay kaybını hızlandırıyor. Öte yandan AB'nin Çinli araçlara yönelik gümrük vergisi planlarının uzun vadede rekabet sorununu çözmekten ziyade yerli üreticileri korumacı bir yapıya iterek küresel rekabetçiliği daha da zayıflatabileceği değerlendiriliyor."

Küresel otomotiv sektöründe rekabet giderek üretim hacminden çok teknoloji, yazılım ve batarya ekosistemi üzerindeki hakimiyet eksenine kayarken, Çinli üreticilerin Avrupa pazarındaki agresif genişleme stratejileri rekabet dinamiklerini yeniden şekillendiriyor. Avrupa'da artan korumacı regülasyonlar ve ABD kaynaklı ticaret baskıları geleneksel üreticiler üzerinde maliyet ve pazar payı baskısını artırırken, Çinli markalar premium segment ve ileri teknoloji odağıyla Avrupa'daki konumlarını güçlendiriyor; bu dönüşüm Avrupa otomotiv sanayisinde yeniden yapılanma ihtiyacını öne çıkarırken Türkiye'nin bölgesel tedarik zincirindeki stratejik önemini de artırıyor.

Türkiye Otomotiv Pazarı

ODMD'nin 2026 yılı ilk çeyrek verilerine göre, toplam otomotiv pazarı geçen yılın aynı dönemine kıyasla sınırlı da olsa daralmıştır. Binek otomobil segmenti %5,86 gerileyerek toplam pazardaki zayıflamanın ana belirleyicisi olurken, hafif ticari araç segmenti ise %4,23 büyümeye kaydederek daha dirençli bir görünüm sergilemiştir.

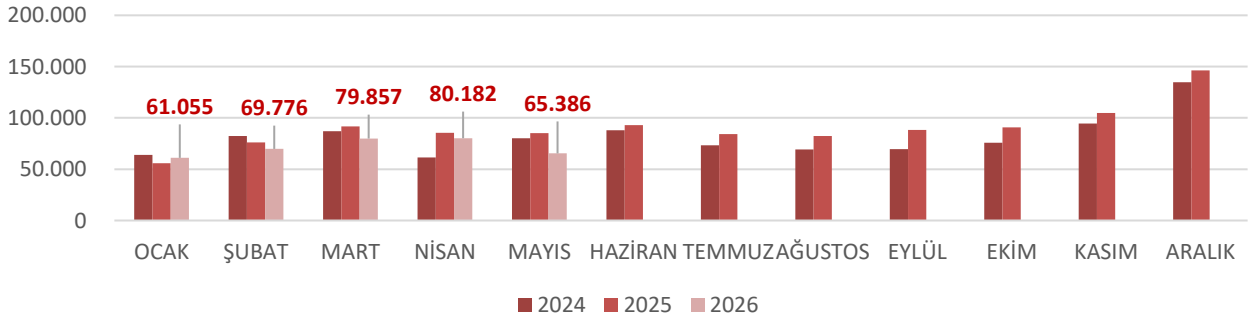
2026 yılı ilk çeyreğinde öne çıkan başlıklar:

- Elektrikli ve hibrit araçların payında artış,
- Binek otomobil segmentinde sınırlı daralma,
- Hafif ticari araç segmentinde pozitif ayrışma ve büyümenin sürmesi.

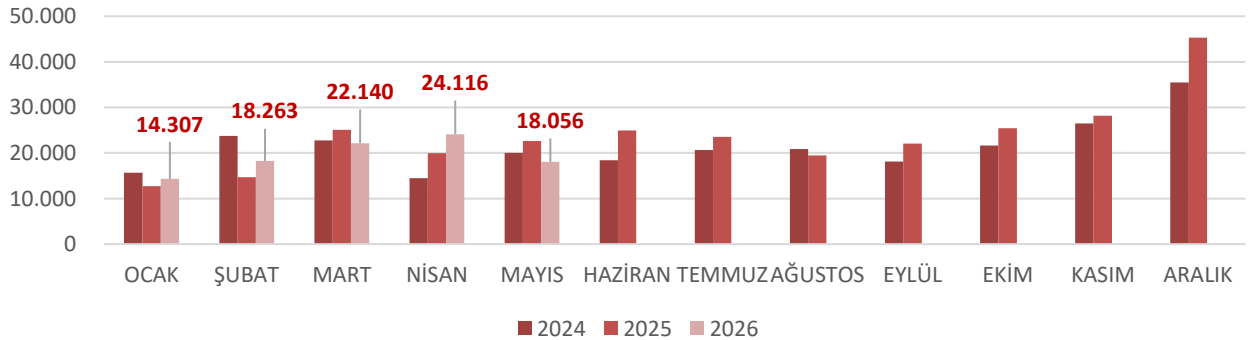
2026 yılının ilk beş ayına ilişkin veriler, sektörün yeni yıla güçlü bir daralma ile başlamadığını ancak ikinci çeyrek itibarıyla daralmanın hissedilebilir seviyeye ulaştığını göstermektedir. 2026'nın ilk beş ayında toplam Otomobil ve Hafif Ticari Araç pazarı, geçen yılın aynı dönemine göre %7,40 düşüşle 453.138 adet olarak gerçekleşmiştir.

Segment bazında bakıldığında, 2026'nın ilk beş ayında otomobil pazarı %9,65 azalışla 356.256 adede ulaşmış, hafif ticari araç pazarı ise %1,94 artışla 96.882 adet seviyesine yükselmiştir.

Bu görünüm, 2026 yılının ilk beş ayında otomotiv pazarının yılı güçlü bir daralma ile karşılamadığını ancak ikinci çeyrek itibarıyla daralmanın daha belirgin hale geldiğini göstermektedir. Toplam pazar ve otomobil segmentinde düşüş yaşanırken, hafif ticari araç segmenti sınırlı da olsa büyümeye göstermiştir.

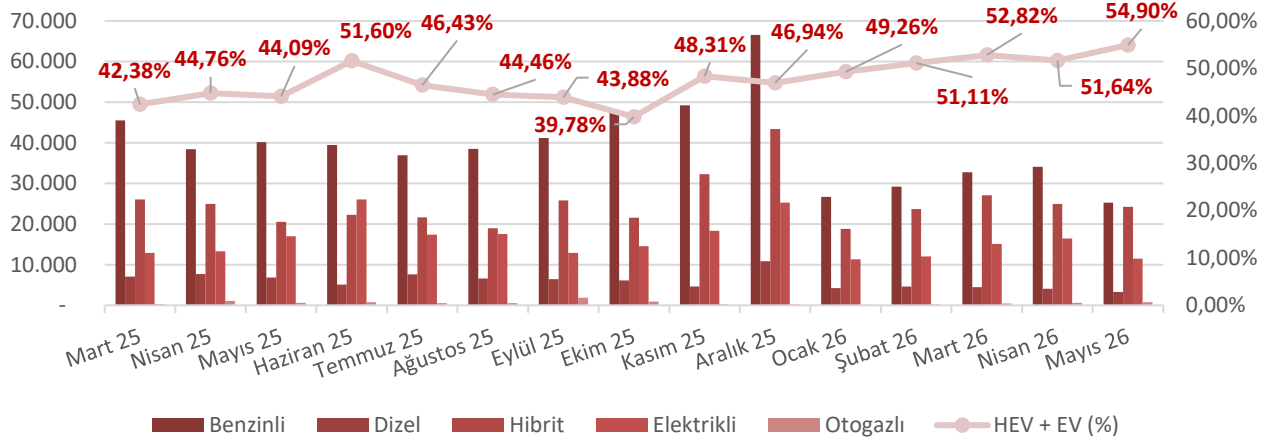


Grafik 1: Yurt İçi Otomobil Satışları



Grafik 2: Yurt İçi Hafif Ticari Araç Satışları

Elektrifikasyon Eğilimi

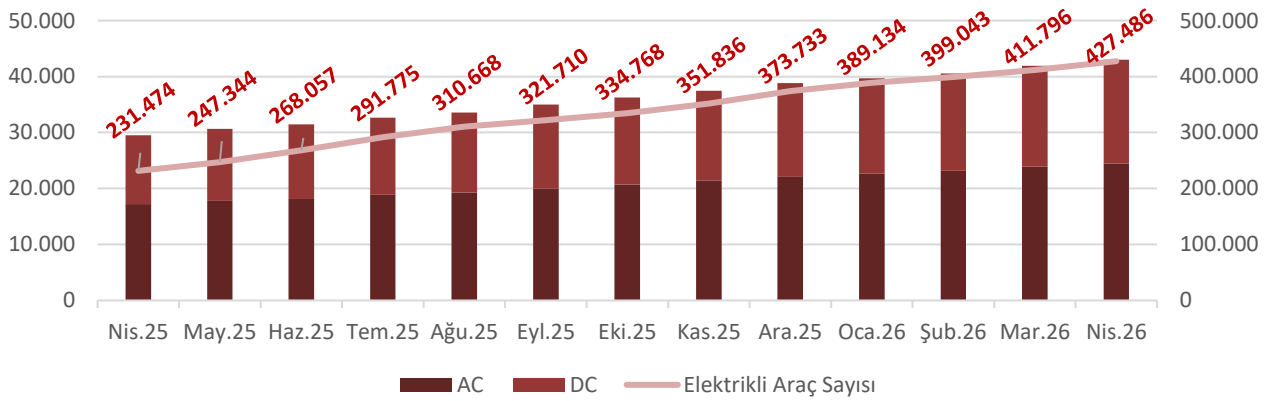


Grafik 3: Motor Kompozisyonu & Elektrifikasyon Penetrasyonu

Türkiye’de Elektrikli + Hibrit araç kompozisyonu özellikle 2025’in ortalarında hızlanmış, dizel segmentinin payı yapısal olarak gerilemeye devam etmiştir. **2025 Mayıs ayına göre 2026 Mayıs ayında Elektrikli + Hibrit araç oranı %10,81 artarak %54,90’a ulaşmıştır.**

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.

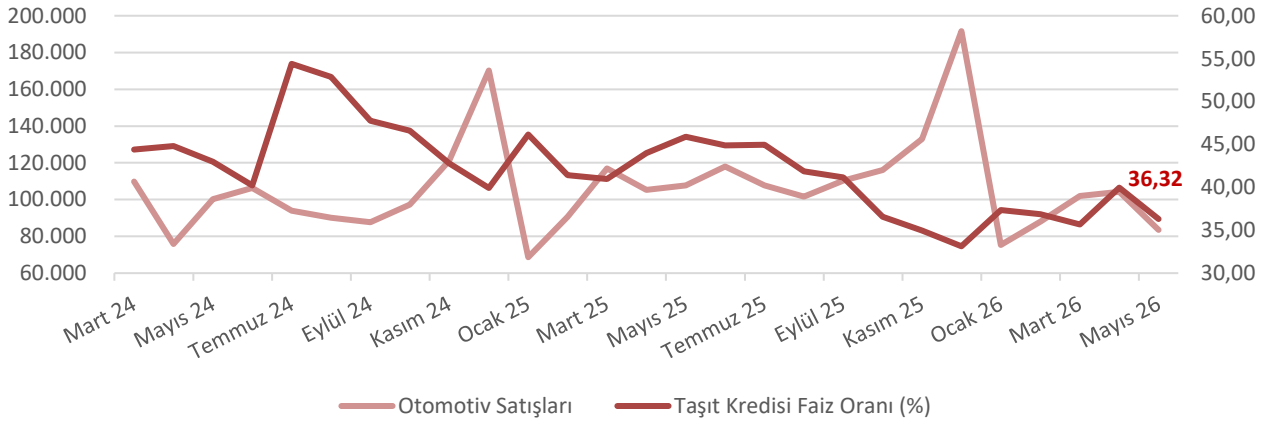


Grafik 4: Elektrikli Araç Sayısı & Şarj Noktası Gelişimi

Son dönemlerdeki gelişim incelendiğinde, şarj noktası sayısı Nisan 2025’te yaklaşık 29 bin seviyesinden Nisan 2026’da 43 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.

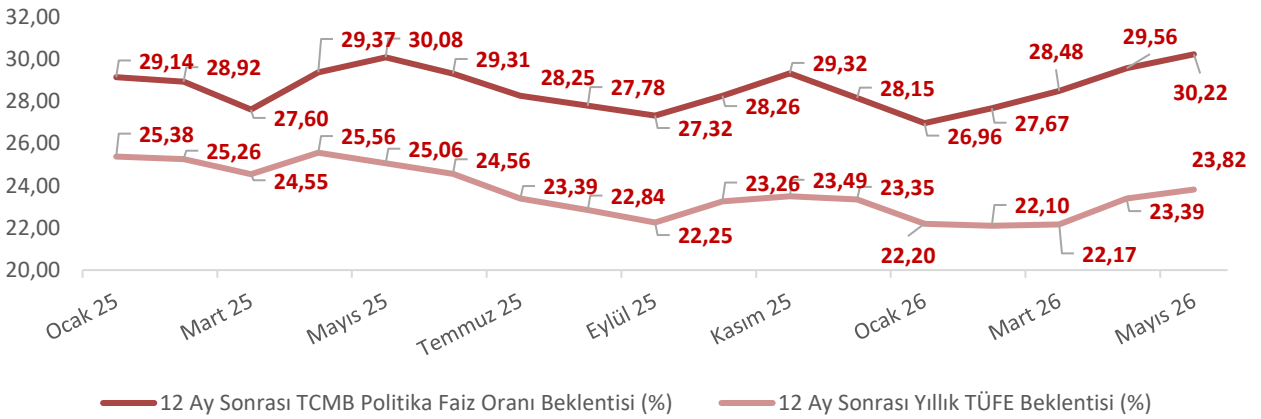
Faiz Oranları ve Otomotiv Satışları

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: Taşit 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 %30,22'ye yükselmiştir.** Buna bağlı olarak, taşit 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.

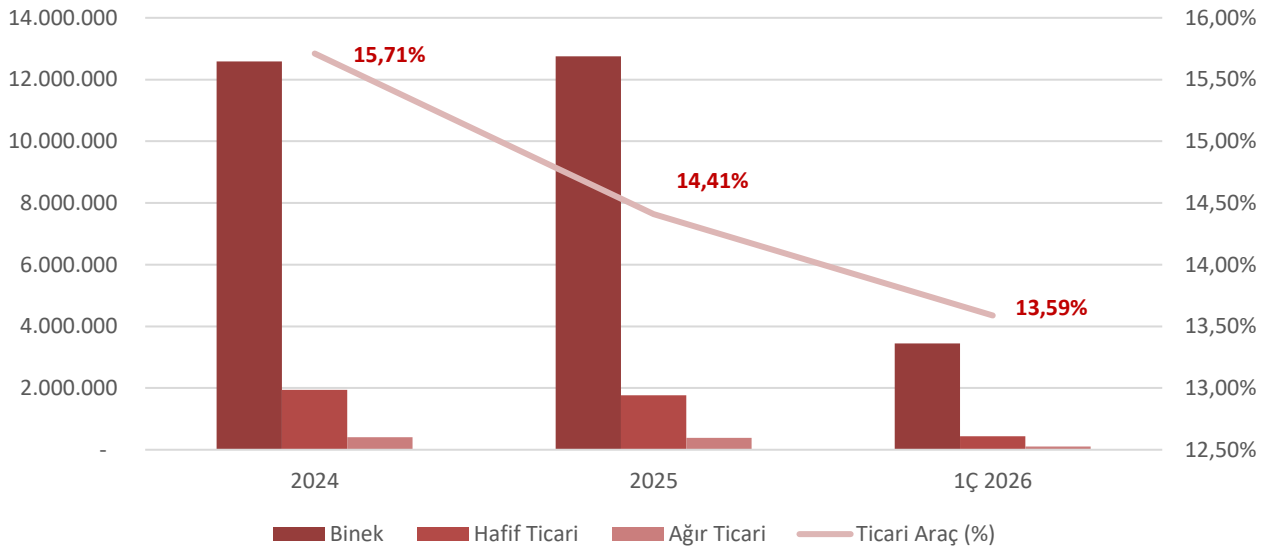
ACEA verilerine göre 2026 yılının ilk çeyreğinde ise Avrupa Birliği'nde hem binek hem de ticari araç kayıtları sınırlı artış göstermiştir. Bu durum, Türkiye'nin ihracat pazarında dramatik bir daralma yaşanmamasını sağlamıştır.

2026 yılı için üretim tarafında belirleyici olmaya devam edecek unsurlar:

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

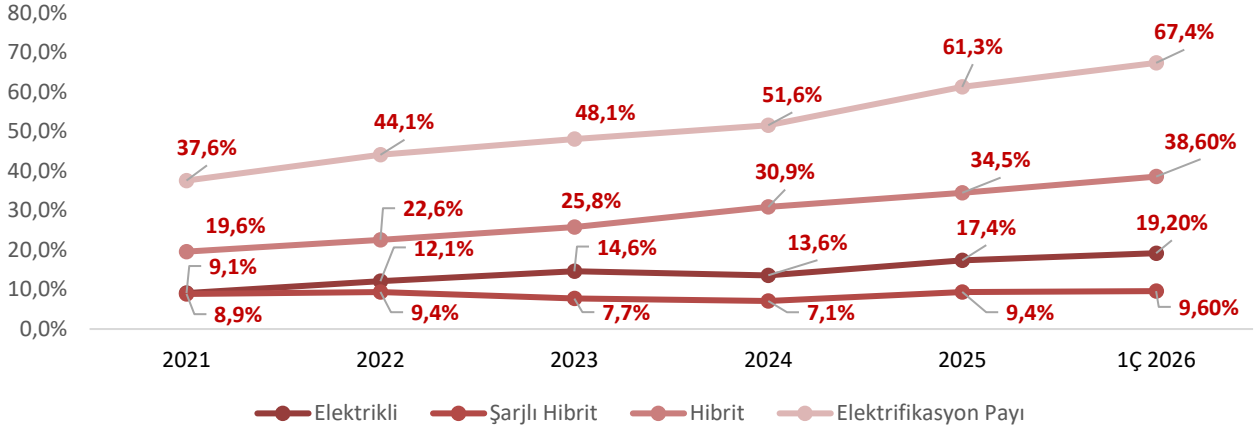
Elektrifikasyon süreci üretim planlamasında daha fazla önem kazanmaktadır. Avrupa pazarında elektrikli araç payının yükselmesi, Türkiye'de üretim yapan firmaların model dönüşüm hızını stratejik bir konu haline getirmektedir.

Avrupa Otomotiv Pazarı



Grafik 7: Avrupa Araç Pazarı (AB + UK)

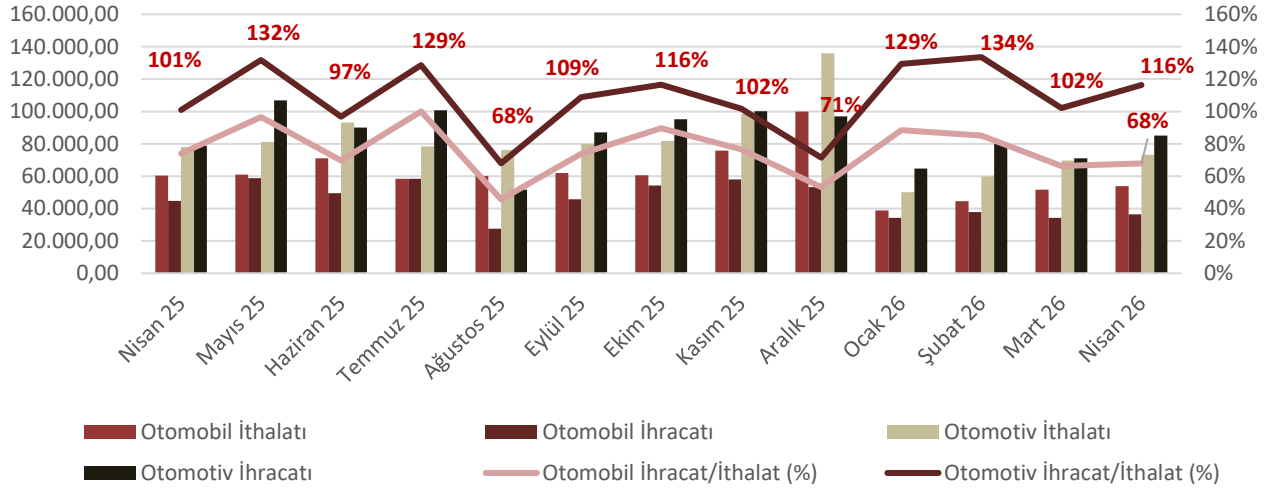
Avrupa binek araç pazarı son dönemde kademeli ve istikrarlı bir büyüme sergilerken, ticari araçların toplam içindeki payı 2024'te %15,71 seviyesinden 2025'te %14,41'e ve 1Ç26 itibarıyla %13,59'a gerilemiştir. Söz konusu düşüş ağırlıklı olarak binek araç segmentindeki artıştan kaynaklanmaktadır. ACEA verilerine göre Avrupa Birliği'nde talep tarafı sınırlı büyüme göstermeye devam ederken, bu görünüm Türkiye'nin ihracat performansını desteklemekle birlikte güçlü bir ivme oluşturmamakta; 1Ç26 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, 1Ç26'da bu oran %67,4'e ulaşarak güçlü yükseliş trendini sürdürmüştür. Bu dönemde büyümenin ana sürükleyicisi hibrit (HEV) segmenti olmuş; HEV payı 2021'de %19,6'dan 1Ç26'da %38,6'ya çıkarak elektrifikasyon içindeki ağırlığını belirgin şekilde artırmıştır. Tam elektrikli araçlar (BEV) tarafında 2024'teki zayıflığın ardından 2025 ve 1Ç26'da toparlanma eğilimi öne çıkmış; BEV payı 2021'de %9,1'den 1Ç26'da %19,2'ye yükselmiştir. Şarj edilebilir hibrit (PHEV) segmenti ise dönem boyunca daha sınırlı ve dalgalı bir seyir izleyerek 1Ç26 itibarıyla %9,6 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” çerçevesinde şekillenmeye devam etmektedir. Ancak Ocak–Mart döneminde görece sınırlı seyreden daralmanın, **Nisan ve özellikle Mayıs aylarında belirginleşmesiyle birlikte yıl içi trendde kademeli bir zayıflama eğilimi ortaya çıkmıştır.**

Talep Tarafı

Ocak–Mayıs verileri iç piyasada talebin yılın ilk çeyreğinde 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. Yıl genelinde agresif bir büyüme beklentisi zayıf kalırken, görünüm daha temkinli ve aşağı yönlü risklerin arttığı bir çerçeveye evrilmektedir. **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 disiplinini 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 beş ayında 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 çeyreği 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 yılı ilk çeyreğinde Doğuş Otomotiv'in pazar payı segmentler bazında farklı bir görünüm sergilemiştir. Şirket, binek araç segmentinde 1Ç25'e paralel pazar payını koruyarak istikrarlı seyrini sürdürürken, hafif ticari araç tarafında 1,2 puanlık kayıp yaşamıştır. Bu gelişmeye bağlı olarak toplam pazar payı yıllık bazda 0,4 puan gerilemiştir. Genel olarak binek segmentteki güçlü konum korunmasına rağmen, hafif ticari araçlardaki zayıflama toplam pazar payı üzerinde sınırlı baskı yaratmıştır.

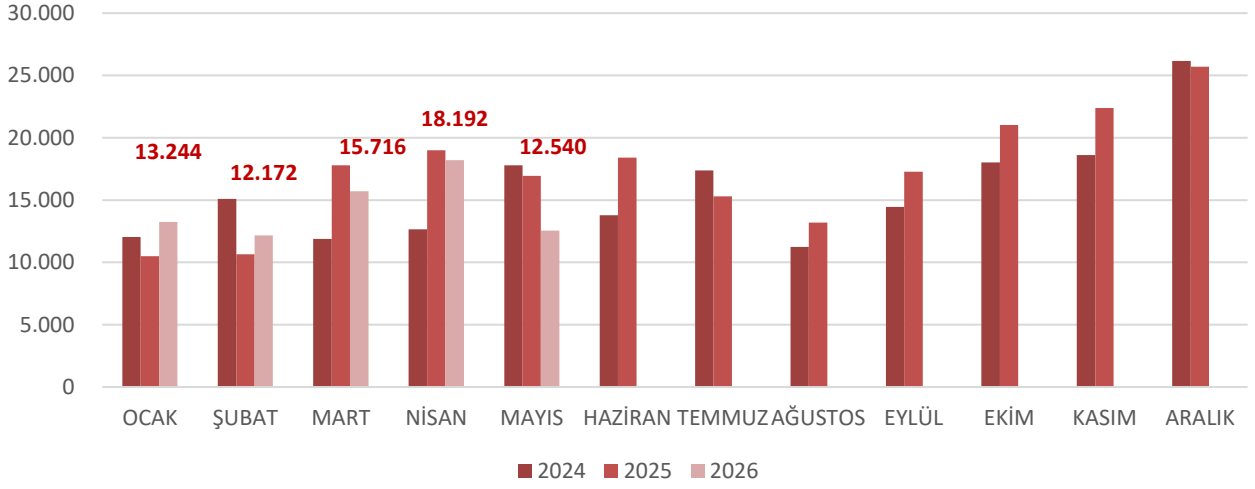
2026 yılında Doğuş Otomotiv açısından belirleyici olmaya devam edecek unsurlar:

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

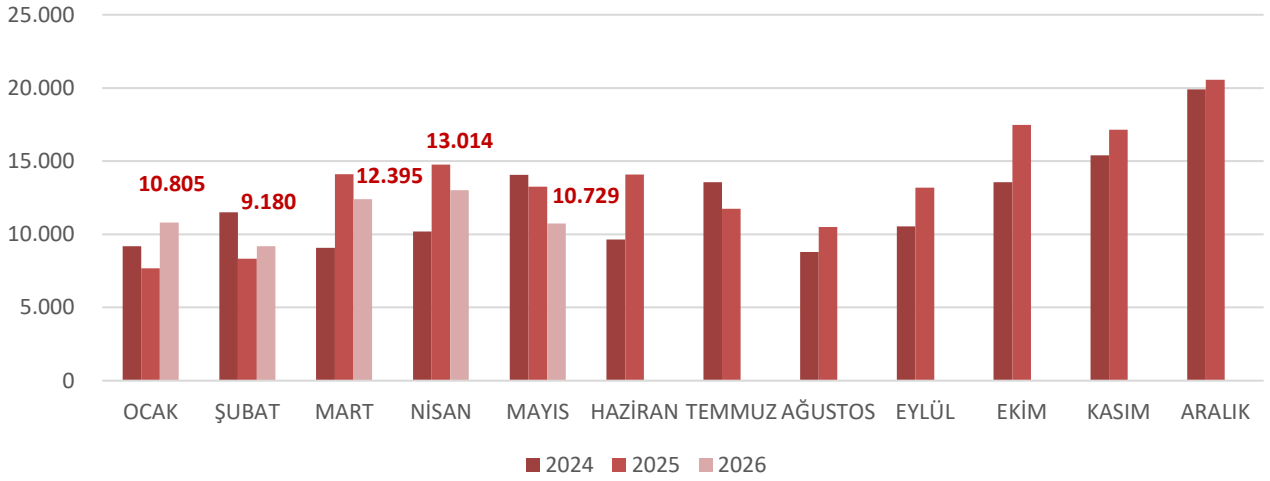
	2025 Sonuçları	2026 Beklentileri	2026/5A Gerçekleşen
Toplam Otomotiv Pazarı (Binek+Hafif Ticari+Ağır Ticari)	1.375,9 bin	1.200+ bin	468,98 bin
Doğuş Otomotiv Satış Adetleri (Şkoda hariç)	162,8 bin	117 bin	56,12 bin
Yatırım Harcaması	4,6 milyar TL	5,2 milyar TL	

(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 (Şkoda 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.



Grafik 9: Doğuş Otomotiv Toplam Satış Adetleri



Grafik 10: Şkoda Hariç Doğuş Otomotiv Satış Adetleri

Doğuş Otomotiv'in Mayıs ayında satış adedi 2025'e göre yaklaşık %26,02, 2024'e kıyasla ise %29,48 düşüş göstererek 12.540 adede ulaşmıştır. Şkoda hariç satış adedi ise 10.729 ile 2025'e kıyasla yaklaşık %19,08, 2024'e göre ise %23,73 azalmıştır. **Bayram tatilinin Mayıs ayına negatif etkisinin, Haziran ayına pozitif yansımalarını göreceğimizi 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 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 Doğuş Otomotiv açısından da hacim ile kârlılık dengesinin dikkatle yönetileceği bir yıl olmaya devam edeceği söylenebilir.

Ford Otosan (FROTO)

Ford Otosan, 2026 yılının ilk 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 ilk 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.

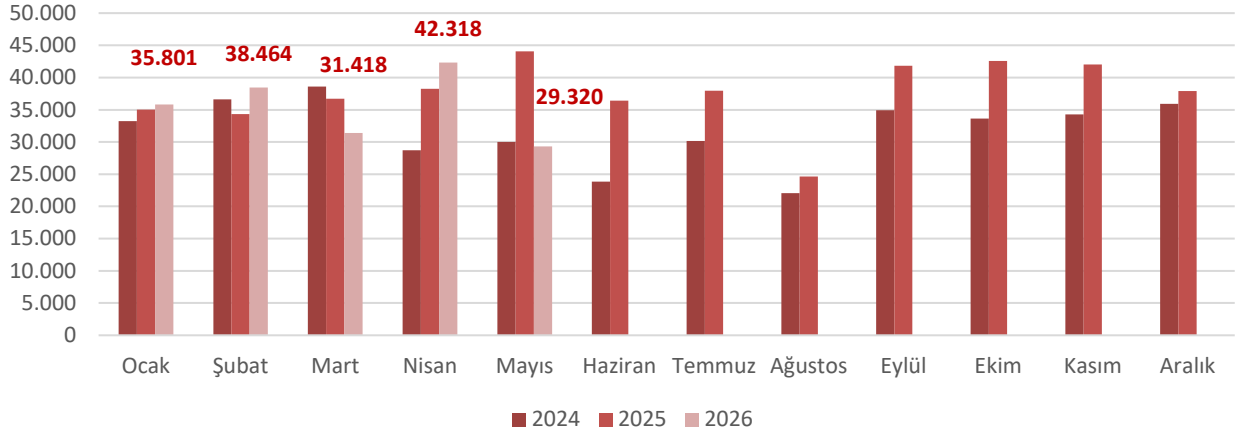
2026 yılı için Ford Otosan tarafında belirleyici olmaya devam edecek unsurlar ise:

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

	2025 Sonuçları	2026 Beklentileri	2026/5A Gerçekleşen
Toplam Otomotiv Pazarı	1.408 bin	1.300-1.400 bin	465,5 bin
Ford Otosan Perakende Satış Adedi	117 bin	90-100 bin	30,3 bin
Toplam Yurt Dışı Satış Adedi	603 bin	580-630 bin	235,5 bin
Toplam Satış Adedi	725 bin	670-730 bin	265,8 bin
Toplam Üretim Adedi	700 bin	690-740 bin	274,6 bin
Yatırım Harcaması	410 milyon €	300-400 milyon €	
Satış Gelirleri Büyümesi	7%	Yatay	-%9
Düzelmiş FAVÖK Marjı	8%	%7-8	%6,1

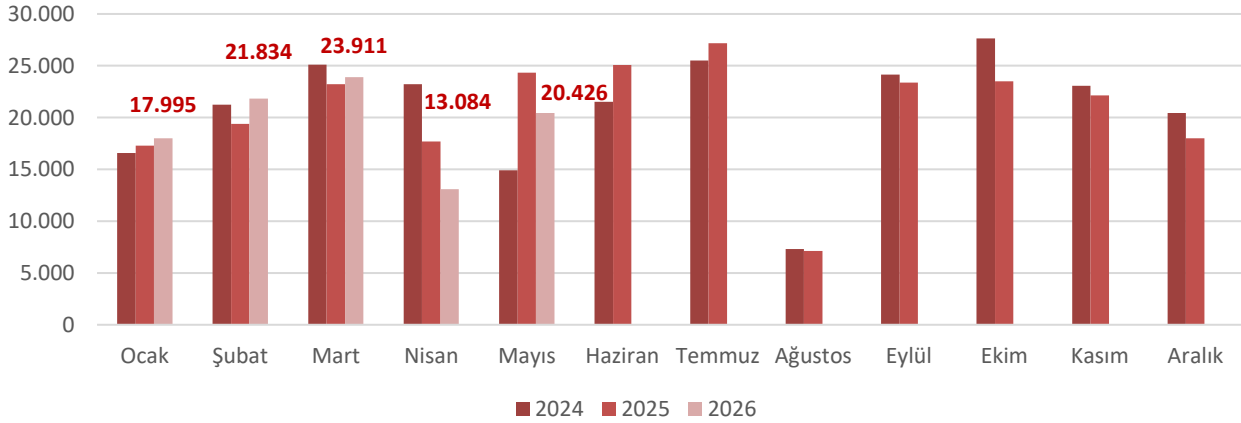
(Kaynak: Ford Otosan Analist Sunumu, Yatırımcı Sunumu)

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.**



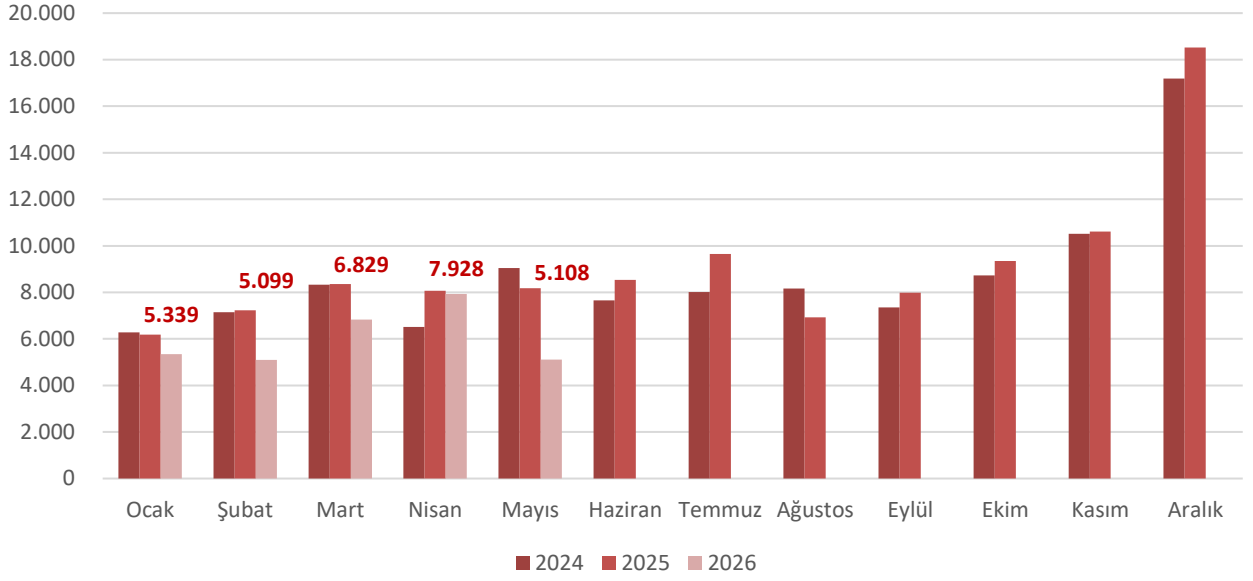
Grafik 11: Ford Otosan Türkiye Üretim Adetleri

Ford Otosan'ın Türkiye'deki üretim hacmi Mayıs ayında bayram tatilinin de etkisiyle düşüş göstermiştir. 2024 Mayıs ayında toplam üretim 30.002 adet seviyesinde gerçekleşirken, 2025 yılında bu rakam 44.088 adet ile %46,95 artış göstermiştir. 2026 yılının aynı ayında ise üretim 29.320 adede gerileyerek 2025'e kıyasla yaklaşık %33,5, 2024'e göre ise yaklaşık %2,27 düşüş kaydetmiştir. Bu görünüm, yılın ilk iki ayında son üç yılın en güçlü üretim seviyelerine ulaşılmasıyla birlikte üretim tarafında güçlü bir başlangıca işaret ederken, Mart ayında görülen zayıflamanın ardından Nisan ayında yeniden ivmelenen üretim hacminin Mayıs ayında bayram tatilinin de etkisiyle tekrar zayıfladığını görmüştür. Böylece yılın ilk 5 ayında Türkiye'de gerçekleşen üretim, 2025'e kıyasla %5,91 düşerek 177.321 adede gerilemiştir.



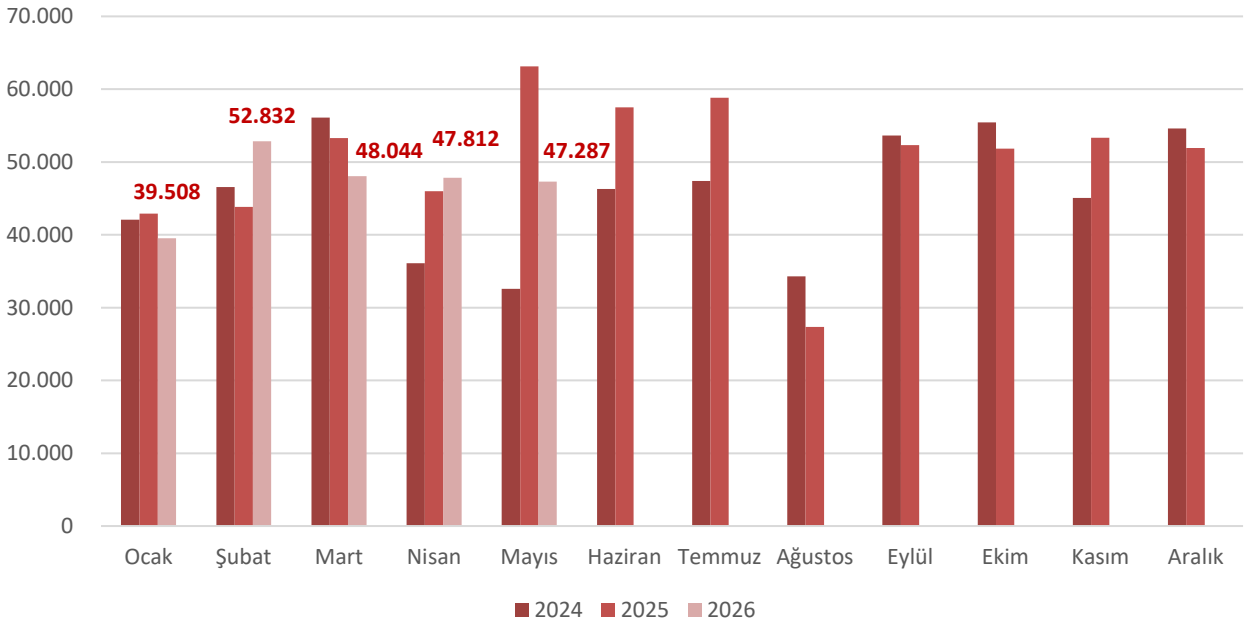
Grafik 12: Ford Otosan Romanya Üretim Adetleri

Ford Otosan'ın Romanya operasyonlarındaki üretim hacmi Mayıs ayında Nisan ayına kıyasla önemli bir toparlanma sergilemiştir. 2024 Mayıs ayında toplam üretim 14.918 adet seviyesinde gerçekleşirken, 2025 yılında bu rakam 24.340 adet ile yıllık bazda yaklaşık %63,16 yükselmiştir. 2026 yılının aynı ayında ise üretim 20.426 adet ile 2025'e kıyasla yaklaşık %16,08 gerilerken, 2024'e göre ise yaklaşık %36,92 gerileme yükselmiştir. Böylece yılın ilk 5 ayında Romanya'da gerçekleşen üretim, 2025'e kıyasla %4,60 düşerek 97.250 adede gerilemiştir.



Grafik 13: Ford Otosan Yurt İçi Satış Adetleri

Ford Otosan'ın Mayıs ayında toplam yurt içi satışları 2024'te 9.050 adet olarak gerçekleşirken, 2025'te 8.175 adede gerileyerek yıllık bazda yaklaşık %9,67 azalmıştır. 2026 Mayıs ayında ise toplam satışlar 5.108 adet seviyesine inmiş ve 2025'e göre yaklaşık %37,52, 2024'e göre ise yaklaşık %43,56 düşüş kaydetmiştir. **Bayram tatilinin Mayıs ayına negatif etkisinin, Haziran ayına pozitif yansımalarını göreçemizi düşünüyoruz.**



Grafik 14: Ford Otosan Yurt Dışı Satış Adetleri

Ford Otosan'ın Mayıs ayında toplam yurt dışı satışları 2024'te 32.580 adet iken, 2025'te 63.118 adede yükselerek yıllık bazda yaklaşık %93,73 artış göstermiştir. 2026 Mayıs ayında ise toplam satışlar 47.287 adede yükselerek 2025'e göre yaklaşık %25,08 azalış, 2024'e göre ise yaklaşık %45,14 artış kaydetmiştir.

Tofaş Türk Otomobil (TOASO)

Tofaş Türk Otomobil, 2026 yılının ilk çeyreğinde hem iç pazar hem de ihracat tarafında dengeli 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:

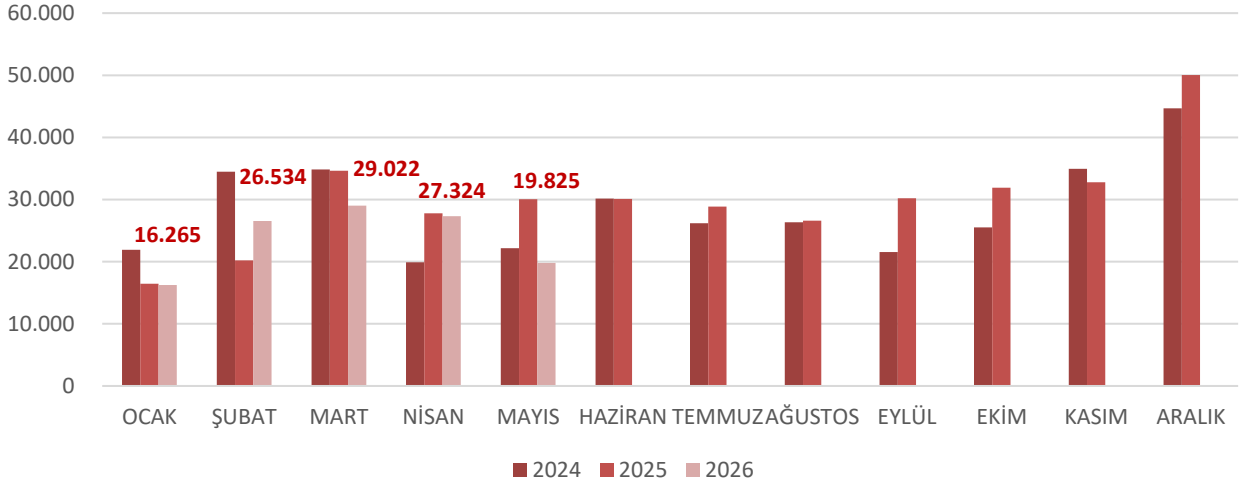
- İç pazar talebinin seyri,
- Avrupa'daki binek araç talebi,
- Elektrikli araç dönüşüm süreci,
- Model geçiş takvimi,
- Stellantis Türkiye operasyonlarına bağlı inorganik büyüme, entegrasyon süreci.

	2025 Sonuçları	2026 Beklentileri	2026/3A Gerçekleşen
Yurt İçi Hafif Araç Pazarı	1,37 milyon	1,2-1,3 milyon	265,4 bin
Tofaş Yurt İçi Pazar Satış Adedi	360 bin	320-350 bin	71,82 bin
İhracat Adetleri	47 bin	70-80 bin	16,5 bin
Toplam Üretim Adedi	132 bin	145-155 bin	37 bin
Yatırımlar	154 milyon €	250 milyon €	
Vergi Öncesi Kar Marjı (2026)	%4,10	%3-4	-%0,1
Vergi Öncesi Kar Marjı (2028)	%4,10	%5-7	

(Kaynak: Tofaş Türk Otomobil Yatırımcı Sunumu)

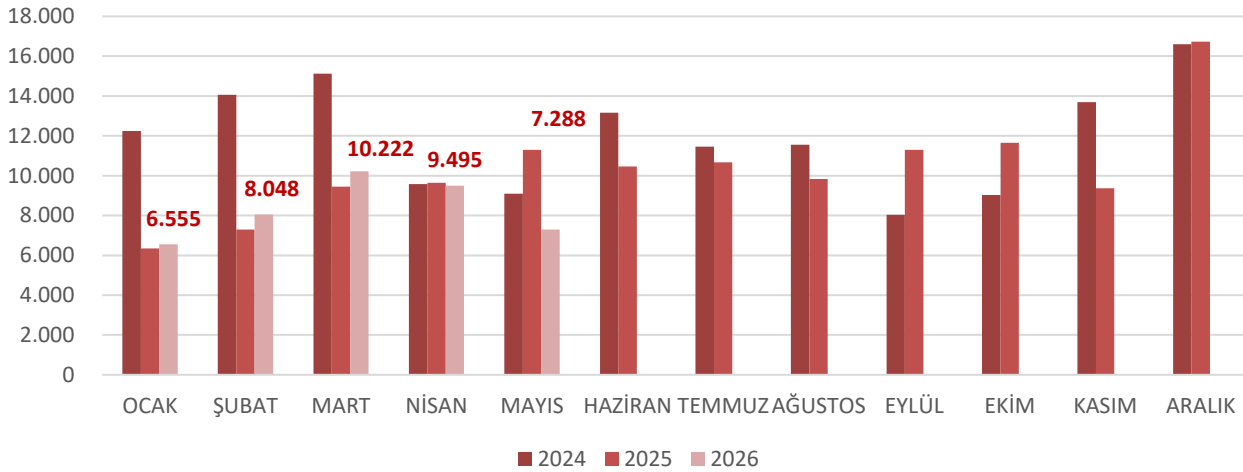
Stellantis markalarının Tofaş bünyesine geçmesi, şirketin faaliyet alanını genişleterek dağıtım tarafında ölçek artışı yaratmaktadır. Bu gelişme, Tofaş'ın yalnızca üretim ve ihracat performansı ile değil, aynı zamanda genişleyen marka portföyünün iç pazardaki katkısıyla da değerlendirileceği yeni bir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

ODMD verileri 2026'nın ilk çeyreğinde pazarın güçlü bir daralma yaşamadığını göstermekte ve bu tablo Tofaş Türk Otomobil için yılın başlangıcında 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 15: Tofaş Türk Otomobil Toplam Yurt İçi Satış Adetleri (Aylık)

2026'nın Mayıs ayında toplam satış adedi 19.825 olarak gerçekleşmiş olup, 2025'in aynı dönemine göre yaklaşık %34,03'lük düşüş, 2024'ün Mayıs ayına kıyasla ise yaklaşık %10,62'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 16: Stellantis-Türkiye Hariç Tofaş Türk Otomobil Yurt İçi Satış Adetleri (Aylık)

2026 yılının Mayıs ayında toplam satış adedi 7.288 olarak gerçekleşmiş olup, 2025'in aynı dönemine göre yaklaşık %35,44, 2024'ün Mayıs ayı toplamına kıyasla ise yaklaşık %19,89 daha düşük bir seviyededir. Bu tablo, satış adetlerinin hem 2025 hem de 2024'ün aynı döneminin hafif altında kaldığını gösterirken, şirketin zayıf talep koşullarına rağmen hacmini büyük ölçüde koruduğuna işaret etmektedir. Bayram tatilinin Mayıs ayına negatif etkisinin, Haziran ayına pozitif yansımalarını göreceğimizi düşünüyoruz.

Emsal Şirketler Değerleme Karşılaştırması

Şirket Adı	Özsermaye Kârlılığı (%)	Faaliyet Kâr Marjı (%)	FAVÖK Marjı (%)	Brüt Kâr Marjı (%)	Piyasa Değeri (USD)	F/K	PD/DD	FD/FAVÖK
Tesla Inc	4,9%	5,1%		18,0%	1.499.097.183.110	364,83	17,82	
Toyota Motor Corp	10,1%	7,4%	12,9%	16,7%	274.130.738.464	9,40	0,91	11,88
BYD Co Ltd	13,4%	4,6%	14,6%	16,9%	114.143.323.966	25,58	3,07	8,56
Hyundai Motor Co	7,5%	6,2%	9,1%	18,4%	91.628.618.808	18,37	1,33	13,95
General Motors Co	3,8%	1,4%	7,8%	10,7%	72.899.631.016	29,54	1,16	12,28
Ferrari NV		29,3%	38,6%	51,7%	69.664.106.300	34,54	18,58	30,23
Ford Motor Co		1,6%	5,8%	10,8%	58.614.828.587		1,66	16,30
Mercedes-Benz Group AG	5,2%	5,2%	16,6%	16,9%	52.878.437.972	9,32	0,48	6,34
Volkswagen AG	3,5%	5,4%	15,2%	17,0%	49.959.587.927	5,85	0,25	5,27
Kia Corp	14,4%	8,0%	11,7%	24,0%	43.227.259.899	28,05	3,84	17,23
Maruti Suzuki India Ltd	11,9%	8,0%	10,3%	19,7%	42.960.548.390	9,26	1,05	2,40
Honda Motor Co Ltd			4,1%	16,5%	39.995.391.446		0,46	15,91
Suzuki Motor Corp	13,8%	9,9%	14,3%	25,5%	22.948.020.230	8,20	1,07	4,24
Stellantis NV				2,7%	19.890.840.793		4,45	
Chery Automobile Co Ltd	43,2%	7,5%	8,9%	13,8%	19.687.923.380	4,07	2,46	3,26
Rivian Automotive Inc		3,7%	9,0%	0,8%	19.467.249.837		0,41	3,65
TVS Motor Company Ltd	33,4%	12,7%	15,0%	35,5%	16.595.364.290	51,75	16,33	22,65
Hyundai Motor India Ltd	29,9%	9,0%	12,2%	25,6%	16.547.640.667	29,02	7,88	15,63
Tata Motors Passenger Vehicles Ltd	-1,4%	0,1%	6,1%	39,7%	14.530.284.544		1,24	6,72
Subaru Corp	3,3%	0,8%	6,5%	15,0%	11.097.345.331	19,71	0,64	0,91
Isuzu Motors Ltd	9,5%	5,9%	10,2%	19,1%	9.195.128.982	11,06	0,99	6,10
Renault SA		6,3%	13,5%	19,1%	9.152.098.647		0,37	7,87
Nissan Motor Co Ltd		0,5%	5,7%	12,8%	7.831.167.659		0,25	12,13
Ford Otomotiv Sanayi AS	21,4%	4,3%	6,4%	8,4%	6.584.897.751	9,80	1,85	7,77
Volvo Car AB	0,4%	6,0%	12,7%	18,0%	6.551.911.905	106,51	0,41	1,48
Porsche Automobil Holding SE	7,3%				5.371.376.392	3,50	0,25	5,89
Mazda Motor Corp	1,9%	1,0%	3,5%	18,0%	4.470.273.901	20,35	0,37	1,46
Beiqi Foton Motor Co Ltd	8,7%	1,3%	4,7%	9,6%	3.622.401.136	18,00	1,51	10,58
Trigano SA	12,3%	9,2%	11,1%	30,2%	3.202.897.845	10,86	1,28	6,48
Tofas Turk Otomobil Fabrikasi AS	22,2%	0,1%	2,4%	6,2%	3.067.910.309	12,28	2,40	18,73
Ortalama	12,2%	5,9%	10,7%	18,5%		36,52	3,16	9,85

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 verilmeksizin 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