

# 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
Faiz Oranları ve Otomotiv Satışları .....	9
Avrupa Otomotiv Pazarı ve İhracat .....	10
2026 Görünüm ve Sektörel Beklentiler .....	12
Talep Tarafı.....	12
Elektrikli Araç Trendinin Güçlenmesi.....	12
İhracat Dengesi.....	12
Fiyatlandırma ve Marj Dinamikleri .....	12
Şirket Bazlı Değerlendirmeler .....	13
Doğuş Otomotiv (DOAS) .....	13
Ford Otosan (FROTO).....	15
Tofaş Türk Otomobil (TOASO) .....	18
Emsal Şirketler Değerleme Karşılaştırması .....	20

## 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 dört 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 Nisan ayı 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 Nisan ayı, 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 Nisan 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 üç aylık operasyonel performans ile Nisan 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 Nisan 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'ya zayıf ancak tamamen kırılmamış bir talep yapısıyla giriş yapmıştır. 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 Mart döneminde gözlenen görece 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 göstermektedir.

**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

“Nisan ayında Türkiye otomotiv pazarı yaklaşık %11 daralarak 104.298 adet seviyesinde gerçekleşti. Pazar hem otomobil hem hafif ticari segmentte zayıflama gösterirken, sektör 2025 rekorlarının ardından yeni bir **“referans plato”** (100 bin) seviyesine oturdu.”

“Nisan ayında Türkiye’de **tam elektrikli araçların pazar payı %18,9’a** yükselerek tarihi zirveye 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.”

“Nisan ayında otomotiv sektörü **3,855 milyar USD’lik rekor ihracatla** Türkiye’nin en büyük ihracat kalemi olmayı sürdürdü. 2026’nın ilk 4 ayında toplam ihracat **12,851 milyar USD’ye ulaşarak tüm zamanların en yüksek ilk dört ay verisi** olarak kayıtlara geçti.”

“Araç satış adetleri gerilerken SUV (spor amaçlı çok yönlü araç) ve yüksek segment payı nedeniyle **toplam gelir tarafında daha dirençli bir yapı** oluştu.”

“Tüketici, yüksek yakıt maliyetleri ve teknolojik beklentiler nedeniyle hibrit araçlara yöneliyor. Ayrıca batarya teknolojisindeki **“3 dakikada şarj”** gibi devrim niteliğindeki gelişmeler, Türkiye pazarında da elektrikli araçların kabul görme hızını artırıyor.”

“Jeopolitik riskler (Orta Doğu gerilimi), tüketicinin alım gücü ve belirsizlik algısı üzerinde etkisini gösterdi. Sektör temsilcileri, savaş riskinin yarattığı ortam nedeniyle **yıl sonu satış öngörülerinde 100 bin adetlik aşağı yönlü revize** yapmak zorunda kaldı.”

“Dünyanın en büyük otomotiv güvenlik sistemleri üreticilerinden Autoliv, Türkiye’deki üretim faaliyetlerini sonlandırma kararı aldığını açıkladı. Bu durum yan sanayi ve istihdam dengeleri açısından yeni bir risk oluşturuyor.”

“Küresel lojistik aksamalar ve hammadde krizleri nedeniyle Türkiye’deki **sıfır otomobil stoklarının 42 günlük seviyeye kadar gerilediği**, bu durumun yaz aylarında fiyat artışlarını tetikleyebileceği öngörülüyor.”

“Türk otomotiv sektörünün ihracat kapasitesi, genişleyen ürün gamı ve pazar çeşitliliği ile **41,5 milyar dolar seviyesini test ediyor**. Hem üretim kapasitesi hem de ihracat hızıyla tüm zamanların en güçlü dönemlerinden birini yaşıyor.”

Türkiye otomotiv sektöründe yüksek baz sonrası daha dengeli bir talep dönemine geçilirken, satış adetlerindeki yavaşlamaya rağmen ürün karmasının yüksek segment ve elektrikli araçlar lehine değişmesi gelir tarafındaki dayanıklılığı destekliyor. Elektrikli araç dönüşümünün hız kazanması ve yerli üretim algısının güçlenmesi sektör açısından yapısal olarak olumlu görünümü korurken, güçlü ihracat performansı iç pazardaki yavaşlamayı dengelemeye devam ediyor. Buna karşın **jeopolitik riskler, maliyet baskıları ve tedarik tarafındaki kırılganlıklar** sektörün kısa vadeli görünümünde temkinli duruşu gerekli kılıyor.

## Avrupa Pazarı

“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.”

“Orta Doğu’daki gerilimlerle birlikte Brent petrol 100 dolar seviyesinin üzerinde kalıcı oldu. **Enerji maliyetleri** özellikle Avrupa’daki üretim tesisleri üzerinde baskı yaratırken, Volkswagen ve Porsche gibi üreticiler talep tarafındaki risklere dikkat çekti.”

“Otomotiv sektöründeki durgunluk nedeniyle, Almanya başta olmak üzere Avrupalı üreticiler üretim hatlarını ve teknik kabiliyetlerini **savunma sanayii** ihtiyaçlarına yönelik revize etmeye başladı. **"Otomobil dışı"** üretim modelleri, sektörün hayatta kalma stratejisi haline geliyor.”

“Nissan, Avrupa operasyonlarında verimliliği artırmak ve dönüşüme ayak uydurmak amacıyla ciddi **işten çıkarma** kararları aldı.”

“Volkswagen, maliyetleri düşürmek için Alman merkezli üretim modelini yeniden yapılandırıyor. Volkswagen’in Avrupa’daki fabrikalarının düşük kapasiteyle çalışması nedeniyle üretim dengelerini korumak için **Çin operasyonlarıyla entegrasyonu artırdığı** görülüyor.”

“Foxconn ve EMP, **Polonya’yı Avrupa’nın yeni elektrikli araç üretim merkezi** haline getirmek için ortak girişim başlattı.”

“Ford’un İspanya’daki tesisinin **Geely’ye satışı ve elektrikli araç üretimi için yeni bir süreç gündemde.**”

“Yeni verilere göre, Avrupa şu ana kadar EV (elektrikli araç) sektörünü canlandırmak için **200 milyar Euro’dan fazla yatırım yaptı, ancak pazarın buna tepkisi hala belirsizliğini koruyor.**”

“Yeni analizler, Alman otomotiv endüstrisindeki krizin derinleştiğini ve **2035 yılına kadar yaklaşık 500.000 kişinin işini kaybetme riskiyle karşı karşıya olduğunu** gösteriyor. Sadece kısa vadede bile **125.000 kişi doğrudan risk altında.**”

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. Elektrikli araç tarafında yüksek yatırım harcamalarına rağmen talep görünümündeki belirsizlik sürerken, 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.”*

*“ABD ile Avrupa arasında yeni bir ticaret savaşı patlak verdi; ABD'nin Avrupa menşeli araçlara %25 gümrük tarifesi uygulama tehdidi sektörü merkeze oturttu. ABD'nin planladığı bu %25'lik vergi artışının özellikle Avrupa'nın lüks otomobil pazarını en ağır şekilde vurması bekleniyor.”*

*“Çinli otomotiv devleri, Pekin Otomobil Fuarı'nda Avrupa pazarına yönelik **agresif genişleme** planlarını duyurdu. Çin markaları, teknolojik üstünlüklerini kullanarak Avrupa'da pazar payını artırma hedefini somutlaştırdı.*

*Teknoloji devi Xiaomi, Münih'te yeni bir araştırma tesisi kurarak Avrupa pazarındaki varlığını Ar-Ge düzeyine taşıdı.*

*Stellantis ve Çinli Leapmotor, Avrupa pazarında daha geniş bir iş birliği için ortaklıklarını genişletti.”*

*“Çinli teknoloji odaklı markalar, Avrupalı premium markaların aksine genç alıcıları daha hızlı kazanmaya başladı.”*

*“Avrupa'daki fabrikaların atıl kalmasıyla birlikte, Çinli BYD'nin Stellantis ve diğer üreticilerle Avrupa'daki tesisleri devralmak için görüşmeler yaptığı ortaya çıktı. Yıllarca engellenen Çinli üreticiler, artık Avrupalıların boşalttığı fabrikalara yerleşiyor.”*

*“Çinli üreticilerin Avrupa pazarındaki en büyük kozları, rakiplerine göre çok daha hızlı geliştirdikleri yazılım ve batarya teknolojileri olarak öne çıkıyor.”*

*“Çin'in otomobil ihracatının 2026 yılı sonunda 10 milyon adedi aşması bekleniyor. Bu, Çin'in küresel pazardaki tartışmasız liderliğini pekiştirecek bir dönüm noktası olarak görülüyor.”*

*“Avrupa pazarında Volkswagen ve Renault gibi geleneksel üreticiler rekabet baskısı altında fiyatlandırma ve pazar payı açısından zorlanırken, AB regülasyonları Çinli markaları düşük maliyetli segmentten çıkararak daha yüksek teknoloji ve premium segmentlere yönlendiren bir etki yaratıyor. Bu durum **Çinli üreticilerin Avrupa'da sadece hacim değil, marka algısı ve teknoloji rekabeti** üzerinden de pozisyon almaya başladığını gösteriyor.”*

Küresel otomotiv sektöründe rekabet giderek üretim hacminden ziyade **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 güçlendirmeye devam ediyor. Bu dönüşüm süreci, Avrupa otomotiv sanayiinde yeniden yapılanma ihtiyacını öne çıkarırken **Türkiye'nin bölgesel tedarik zincirindeki stratejik önemini 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.

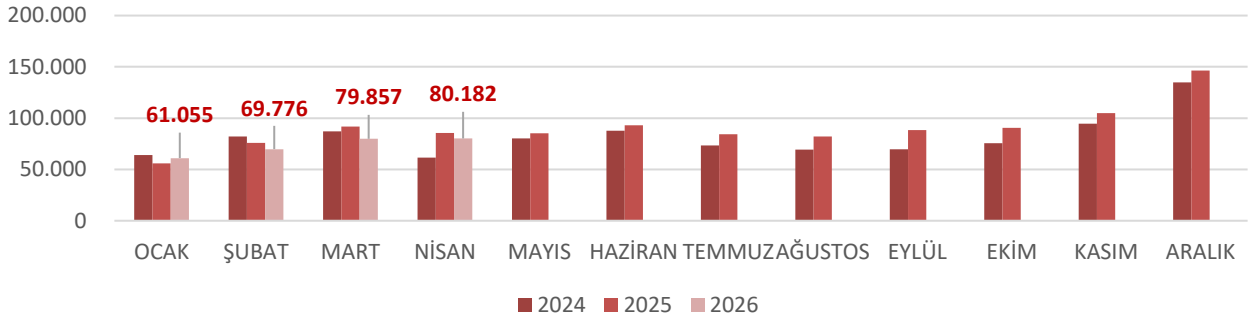
### 2026 yılı ilk çeyreğinde öne çıkan başlıklar:

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

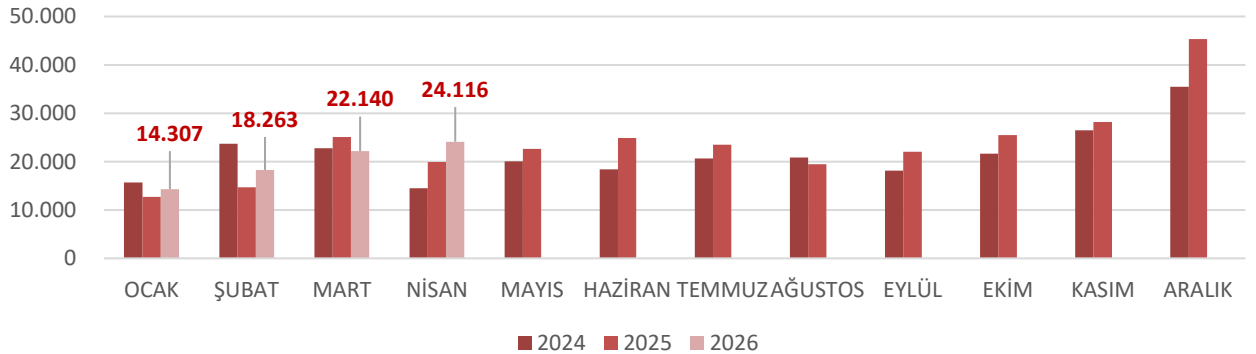
2026 yılının ilk dört ayına ilişkin veriler, sektörün yeni yıla güçlü bir daralma ile başlamadığını göstermektedir. **2026'nın ilk dört ayında toplam Otomobil ve Hafif Ticari Araç pazarı, geçen yılın aynı dönemine göre %3,13 düşüşle 369.696 adet olarak gerçekleşmiştir.**

Segment bazında bakıldığında, **2026'nın ilk dört otomobil pazarı %5,93 azalışla 290.870 adede ulaşmış, hafif ticari araç pazarı ise %8,83 artışla 78.826 adet seviyesine yükselmiştir.**

Bu görünüm, 2026 yılının ilk dört ayında otomotiv talebinin güçlü bir düşüş göstermediğini ortaya koymaktadır. Toplam pazar ve otomobil segmenti sınırlı daralma göstermişken, hafif ticari araç segmenti sınırlı bir büyümeye göstermiştir.



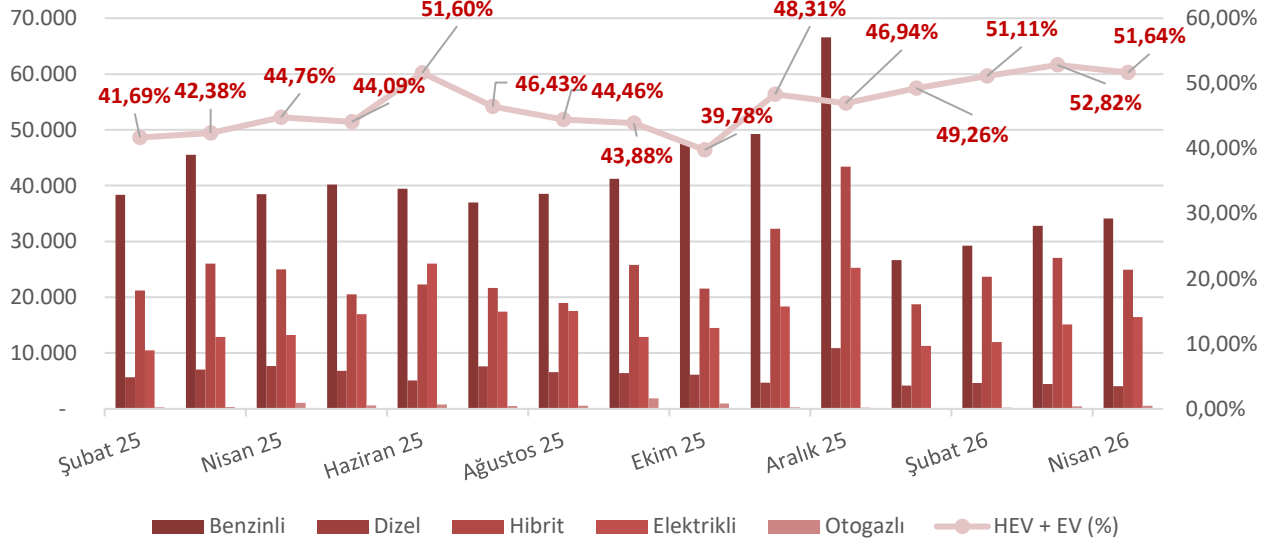
Grafik 1: Yurt İçi Otomobil Satışları



Grafik 2: Yurt İçi Hafif Ticari Araç Satışları

## Elektrifikasyon Eğilimi

İç pazarda motor kompozisyonu son iki yılda belirgin şekilde değişmektedir. Elektrikli ve hibrit araçların toplam satış içindeki payı artarken, dizel segmenti daralmaya devam etmektedir.

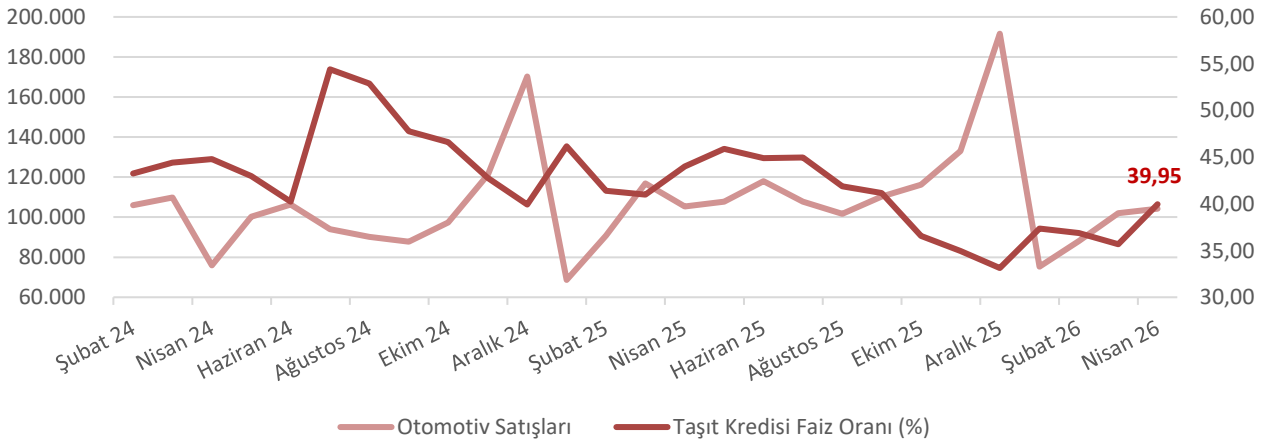


Grafik 3: Motor Kompozisyonu & Elektrifikasyon Penetrasyonu

Türkiye'de Elektrikli + Hibrit araç kompozisyonu özellikle 2025'in ortalarında hızlanmış, dizel segmentinin payı yapısal olarak gerilemeye devam etmiştir. **2025 Nisan ayına göre 2026 Nisan ayında Elektrikli + Hibrit araç oranı %6,88 artarak %51,64'e ulaşmıştır.**

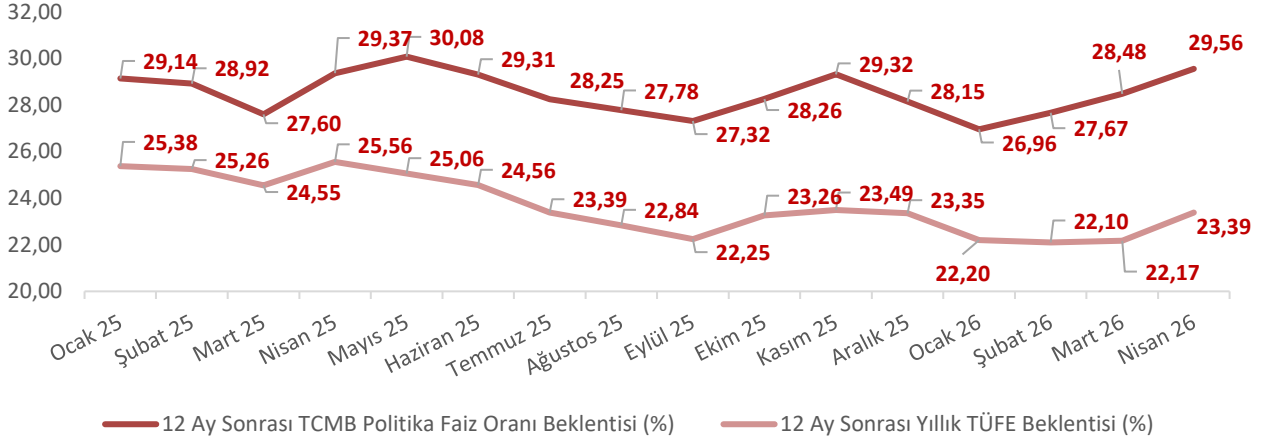
## Faiz Oranları ve Otomotiv Satışları

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 4: 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 5: 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 %29,56'ya 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

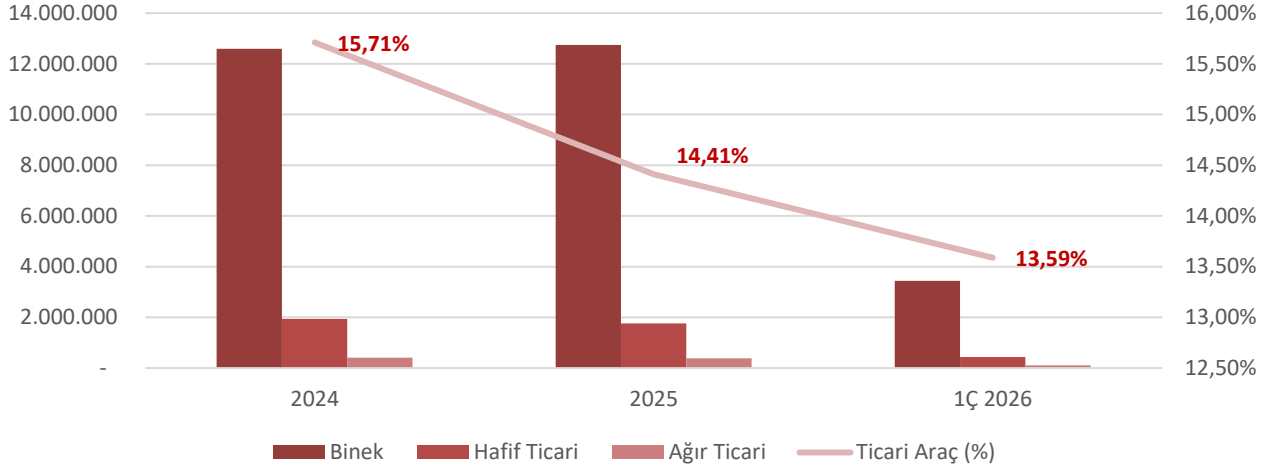
Türkiye otomotiv üretimi 2025 yılında iç talep ve ihracat arasındaki dengelenme sayesinde istikrarlı seyrini korumuştur. Avrupa'daki sınırlı büyümeye rağmen üretim tarafında sert bir daralma yaşanmamıştır.

ACEA verilerine göre 2026 yılının ilk 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:

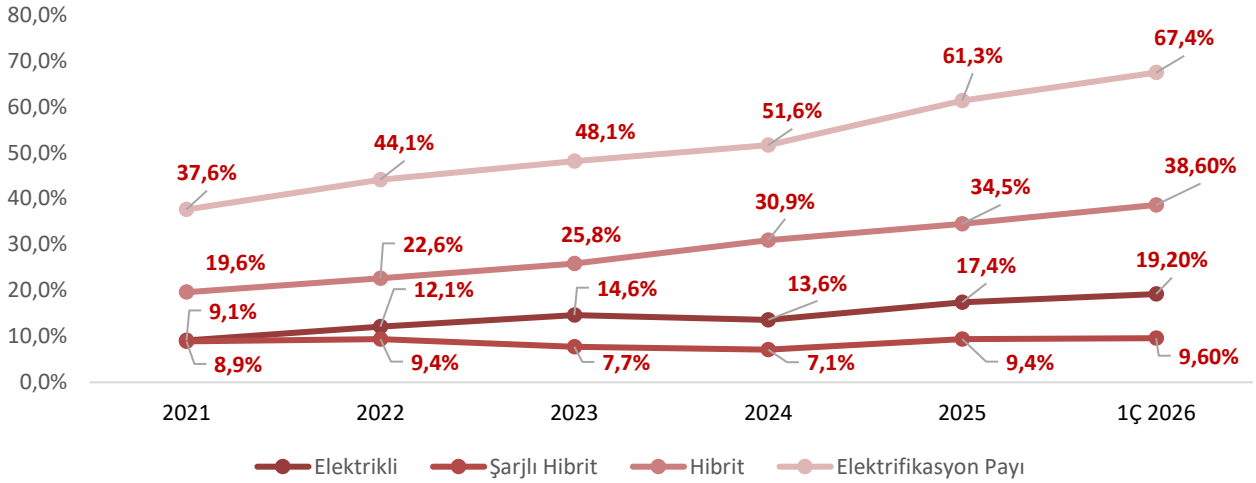
- Avrupa sipariş hacmi,
- Elektrikli model dönüşümü,
- İç pazardaki talep dengesi,
- Kur ve maliyet dinamikleri.

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.



Grafik 6: 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 7: 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.

## 2026 Görünüm ve Sektörel Beklentiler

2026 yılı için sektör görünümü “yüksek büyüme” senaryosundan ziyade “kontrollü denge” çerçevesinde şekillenmeye devam etmektedir.

### Talep Tarafı

Ocak–Nisan verileri iç piyasada talebin **yüksek baz etkisine rağmen tamamen zayıflamadığını ancak kademeli bir normalleşme sürecine girdiğini** göstermektedir. Yılın ilk dört ayında kaydedilen daralma bu eğilimi desteklerken, pazarın 2025 sonrası güçlü sıçramalardan ziyade daha dengeli bir seviyede hareket ettiği görülmektedir. 2026 yılı genelinde agresif bir büyümeden çok istikrarlı ve seçici bir talep görünümü öne çıkarken, faizlerde olası kademeli normalleşme yılın ikinci yarısında talebi destekleyebilecek ana unsur olmaya devam etmektedir.

### 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

Talebin aşırı güçlü olmaması fiyatlama disiplini kritik hale getirmektedir. Kampanya yoğunluğu ve rekabet ortamı marjlar üzerinde baskı oluşturabilir. 2026, hacim artışı değil verimlilik ve maliyet yönetimi yılı olmaya devam edebilir.

**2026’nın ilk dört aylık verileri bu görünümü teyit etmektedir.** Ocak–Nisan döneminde toplam otomobil ve hafif ticari araç pazarı yıllık bazda %3,13 gerileyerek 381.636 adet seviyesinde gerçekleşmiş, böylece pazarın tamamen zayıflayan bir talep yapısına girmediği görülmüştür. Segment bazında otomobil satışları %5,93 daralırken, hafif ticari araç segmentinin %8,83 artışla pozitif ayrışması **talep kompozisyonunda kısmi bir dengeleme** olduğuna işaret etmektedir.

**Bu görünüm, 2026’nın ilk dört ayında iç talebin güçlü bir kırılma yaşamaktan ziyade yatay ve seçici bir yapıda seyrettiğini ortaya koymaktadır.** Avrupa ve Türkiye genelinde makro koşulların baskılayıcı etkisi sürerken, toplam pazarın sınırlı daralma ile dengede kalması sektörün **agresif bir yavaşlama yerine kontrollü bir normalleşme** patikasında ilerlediğini göstermektedir.

## 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.

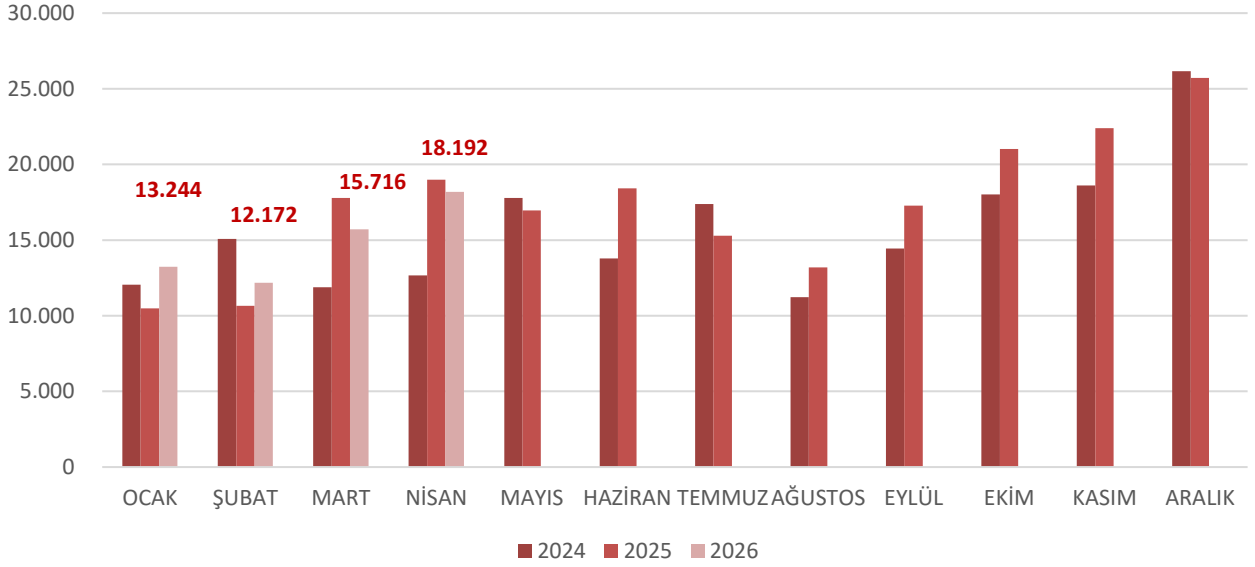
#### 2026 yılında Doğuş Otomotiv açısından belirleyici olmaya devam edecek unsurlar:

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

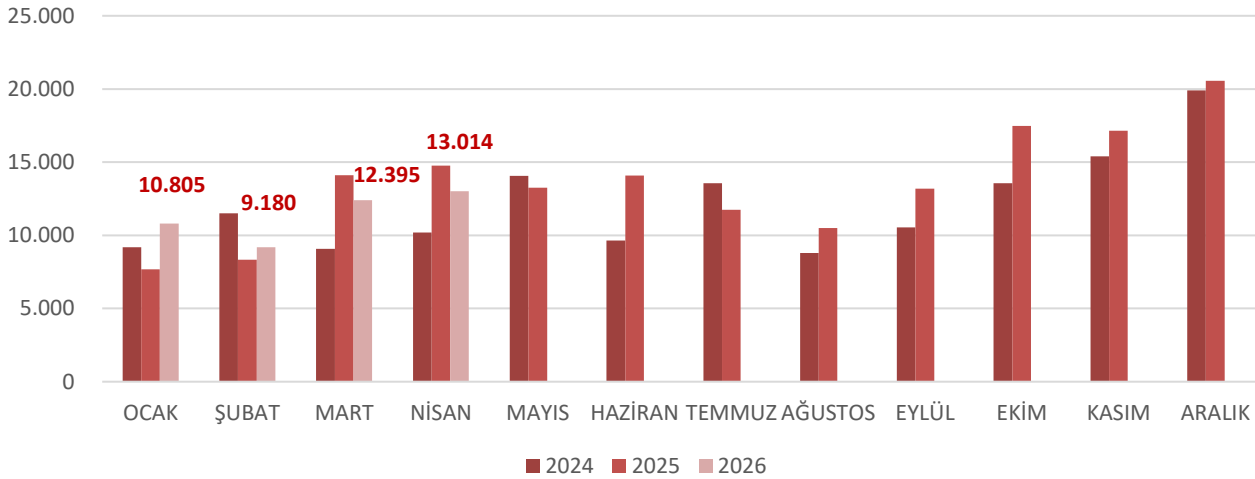
	2025 Sonuçları	2026 Beklentileri	2026/4A Gerçekleşen
<b>Toplam Otomotiv Pazarı (Binek+Hafif Ticari+Ağır Ticari)</b>	1.375,9 bin	1.200+ bin	378,08 bin
<b>Doğuş Otomotiv Satış Adetleri (Škoda hariç)</b>	162,8 bin	117 bin	45,39 bin
<b>Yatırım Harcaması</b>	4,6 milyar TL	5,2 milyar TL	

(Kaynak: Doğuş Otomotiv Analist 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.



Grafik 8: Doğuş Otomotiv Toplam Satış Adetleri



Grafik 9: Škoda Hariç Doğuş Otomotiv Satış Adetleri

2026 Nisan ayı itibarıyla satış adedi 2025'e göre yaklaşık %4,22 azalış, 2024'e göre ise %43,67 artış göstererek 18.192 adede ulaşmıştır. Škoda hariç satış adedi ise 13.014 ile 2025'e kıyasla yaklaşık %11,87 azalmış, 2024'e göre ise %27,89 artmıştır.

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 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 olacağı 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.

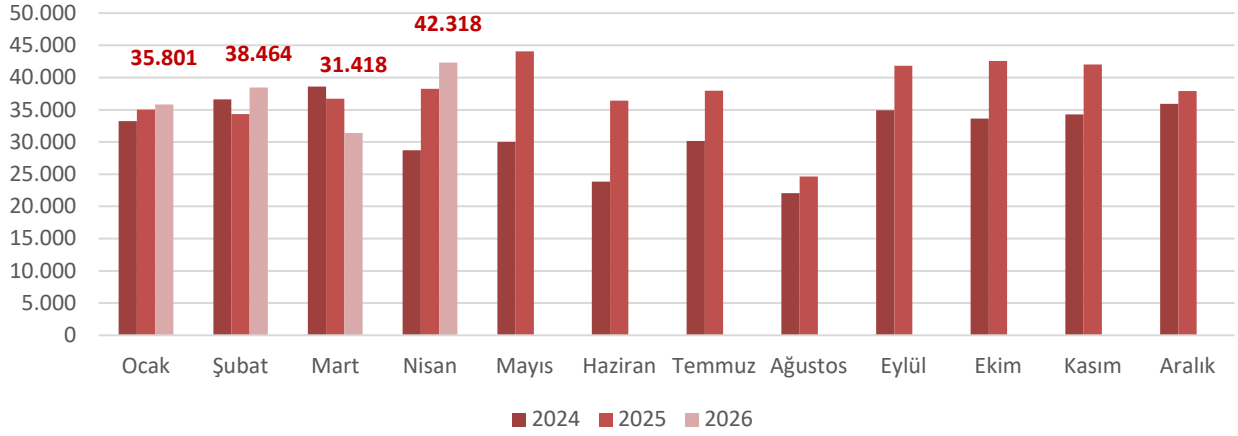
### 2026 yılı için Ford Otosan tarafında belirleyici olmaya devam edecek unsurlar ise:

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

	2025 Sonuçları	2026 Beklentileri	2026/4A Gerçekleşen
Toplam Otomotiv Pazarı	1.408 bin	1.300-1.400 bin	379,7 bin
Ford Otosan Perakende Satış Adedi	117 bin	90-100 bin	25,2 bin
Toplam Yurt Dışı Satış Adedi	603 bin	580-630 bin	188,2 bin
Toplam Satış Adedi	725 bin	670-730 bin	213,4 bin
Toplam Üretim Adedi	700 bin	690-740 bin	224,8 bin
Yatırım Harcaması	410 milyon €	300-400 milyon €	
Satış Gelirleri Büyümesi	7%	Yatay	-%9
Düzelmiş FAVÖK Marjı	8%	%7-8	%6,1

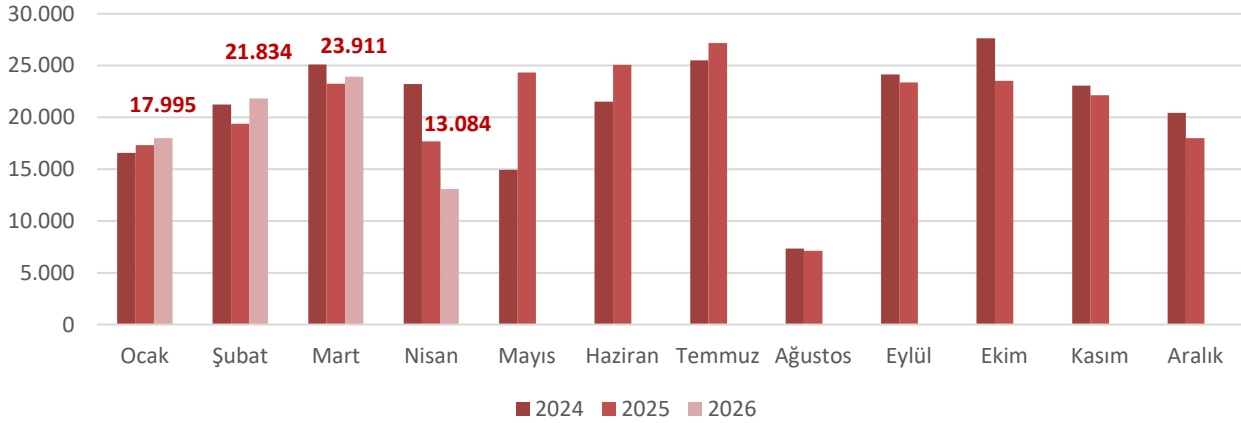
(Kaynak: Ford Otosan Analist Sunumu)

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 tarafında 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.



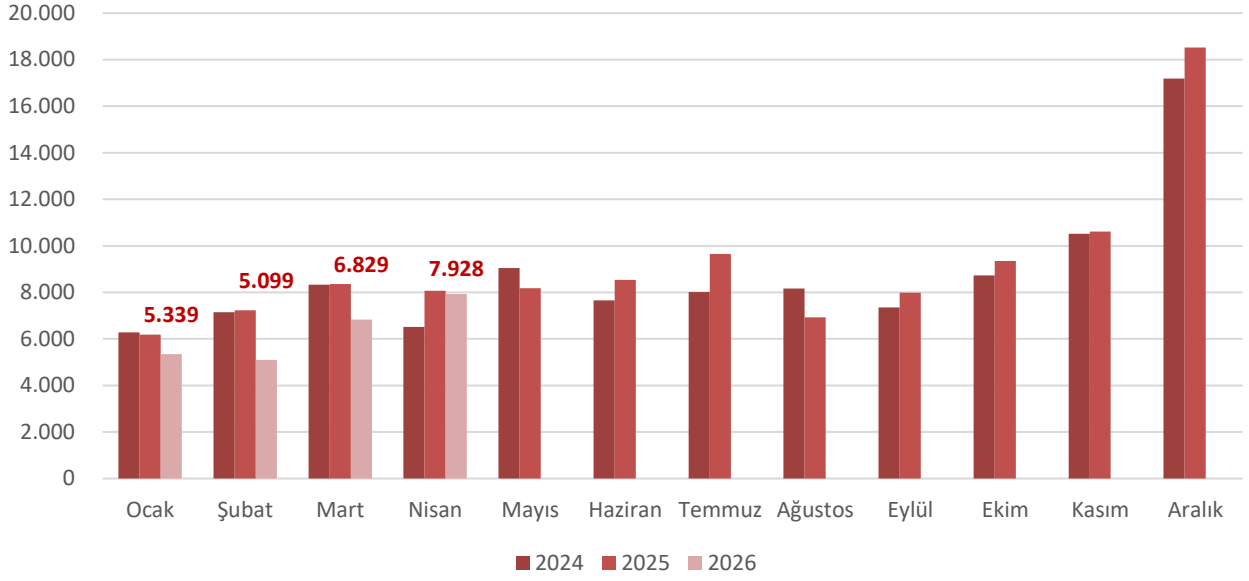
Grafik 10: Ford Otosan Türkiye Üretim Adetleri

Ford Otosan'ın Türkiye'deki üretim hacmi Nisan ayında önemli oranda artış göstermiştir. 2024 Nisan ayında toplam üretim 28.735 adet seviyesinde gerçekleşirken, 2025 yılında bu rakam 38.262 adet ile %33,15 artış göstermiştir. 2026 yılının aynı ayında ise üretim 42.318 adede yükselerek 2025'e kıyasla yaklaşık %10,6, 2024'e göre ise yaklaşık %47,27 artış 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 hacmi toparlanmanın sürdüğünü göstermektedir. Özellikle Nisan ayında üretimin 42.318 adede yükselmesi hem geçen yılın hem de 2024 seviyelerinin belirgin şekilde aşılmasıyla kapasite kullanımındaki güçlü seyrin korunduğuna ve ihracat talebini destekleyen üretim eğiliminin sürdüğüne işaret etmektedir.



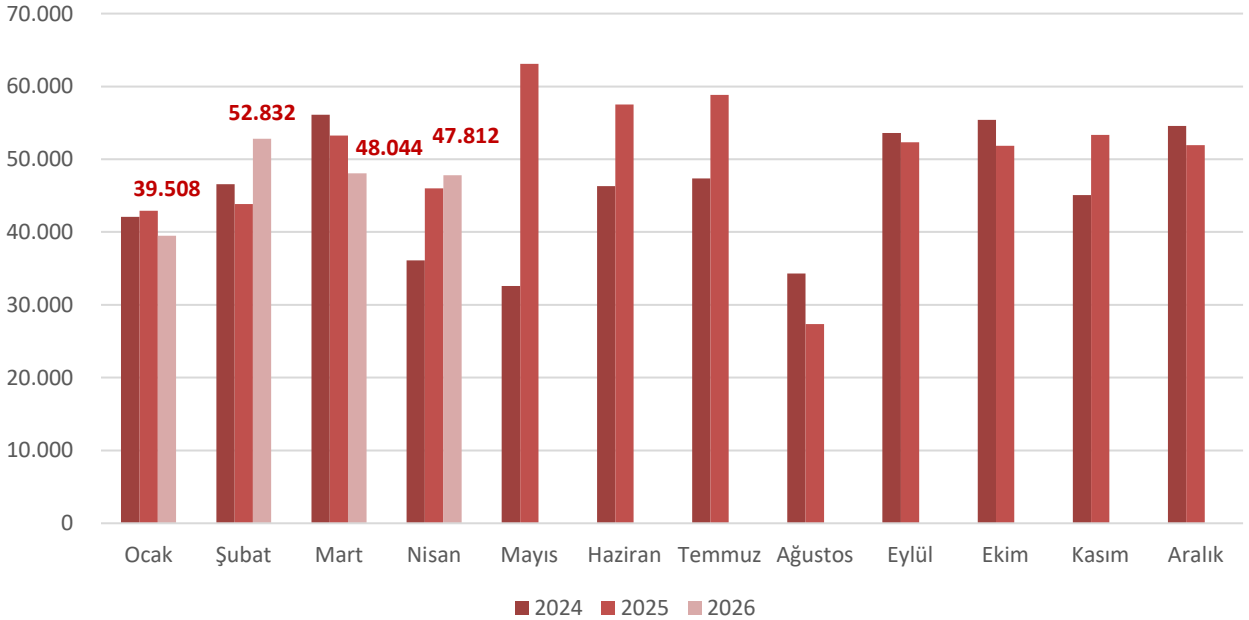
Grafik 11: Ford Otosan Romanya Üretim Adetleri

Ford Otosan'ın Romanya operasyonlarındaki üretim hacmi Nisan ayında önemli oranda düşüş sergilemiştir. 2024 Nisan ayında toplam üretim 23.219 adet seviyesinde gerçekleşirken, 2025 yılında bu rakam 17.692 adet ile yıllık bazda yaklaşık %23,80 gerilemiştir. 2026 yılının aynı ayında ise üretim 13.084 adede düşerek 2025'e kıyasla yaklaşık %26,05, 2024'e göre ise yaklaşık %43,65 gerileme kaydetmiştir. **Nisan ayındaki bu düşüşün temel sebebi, Romanya'daki resmi tatil dönemi olan Paskalya Bayramı nedeniyle üretim hattında geçici duruş yaşanmasıdır.**



Grafik 12: Ford Otosan Yurt İçi Satış Adetleri

Ford Otosan'ın Nisan ayında toplam yurt içi satışları 2024'te 6.512 adet olarak gerçekleşirken, 2025'te 8.065 adede yükselerek yıllık bazda yaklaşık %23,85 artmıştır. 2026 Nisan ayında ise toplam satışlar 7.928 adet seviyesine inmiş ve 2025'e göre yaklaşık %1,73 azalış, 2024'e göre ise yaklaşık %21,74 artış kaydetmiştir.



Grafik 13: Ford Otosan Yurt Dışı Satış Adetleri

Ford Otosan'ın Nisan ayında toplam yurt dışı satışları 2024'te 36.090 adet iken, 2025'te 45.999 adede yükselerek yıllık bazda yaklaşık %27,46 artış göstermiştir. 2026 Nisan ayında ise toplam satışlar 47.812 adede yükselerek 2025'e göre yaklaşık %3,94, 2024'e göre ise yaklaşık %32,48 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:

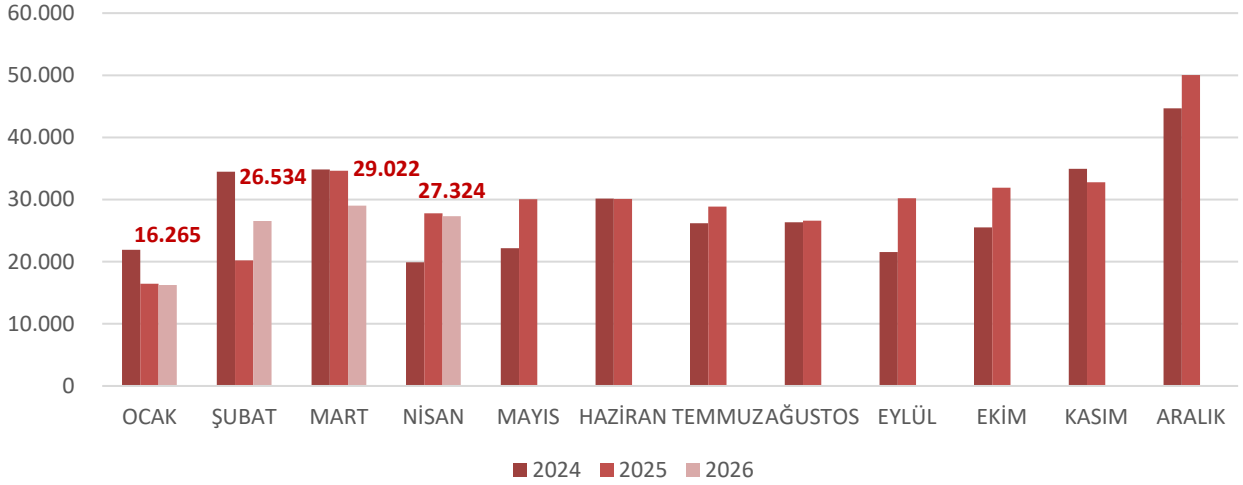
- İç pazar talebinin seyri,
- Avrupa'daki binek araç talebi,
- Elektrikli araç dönüşüm süreci,
- Model geçiş takvimi,
- Stellantis Türkiye operasyonlarına bağlı inorganik büyüme, entegrasyon süreci.

	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)

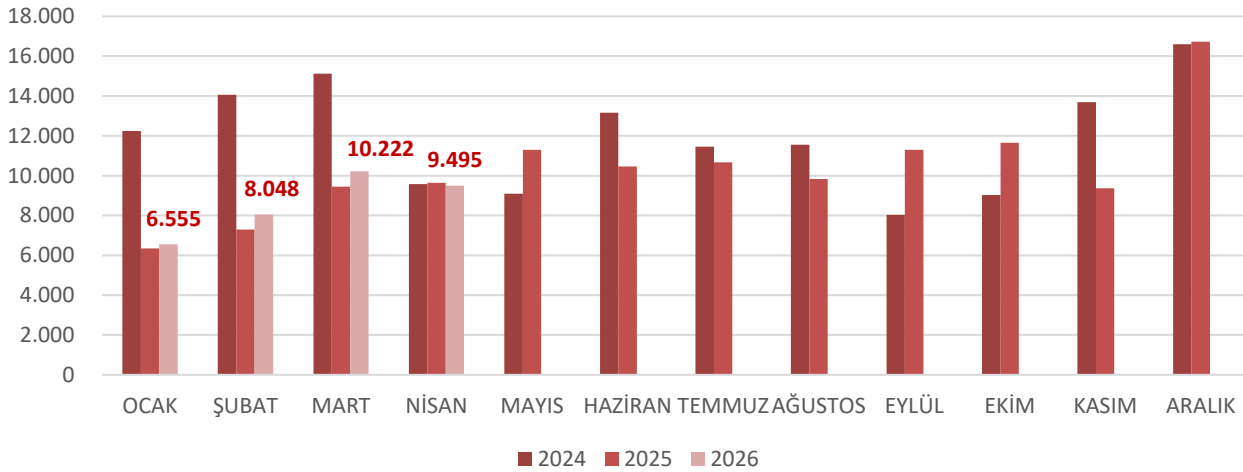
Stellantis markalarının Tofaş bünyesine geçmesi, şirketin faaliyet alanını genişleterek dağıtım tarafında ölçek artışı yaratmaktadır. Bu gelişme, Tofaş'ın yalnızca üretim ve ihracat performansı ile değil, aynı zamanda genişleyen marka portföyünün iç pazardaki katkısıyla da değerlendirileceği yeni bir 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 14: Tofaş Türk Otomobil Toplam Yurt İçi Satış Adetleri (Aylık)

2026'nın Nisan ayında toplam satış adedi 29.022 olarak gerçekleşmiş olup, 2025'in aynı dönemine göre yaklaşık %1,70'lik düşüş, 2024'ün Nisan ayı toplamına kıyasla ise yaklaşık %37,39'luk belirgin bir yükseliş 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 15: Stellantis-Türkiye Hariç Tofaş Türk Otomobil Yurt İçi Satış Adetleri (Aylık)

2026 yılının Nisan ayında toplam satış adedi 9.495 olarak gerçekleşmiş olup, 2025'in aynı dönemine göre yaklaşık %1,59 daha düşük, 2024'ün Nisan ayı toplamına kıyasla ise yaklaşık %0,84 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.

## Emsal Şirketler Değerleme Karşılaştırması

Şirket Adı	Özsermaye Kârlılığı (%)	Faaliyet Kâr Marjı (%)	FAVÖK Marjı (%)	Brüt Kâr Marjı (%)	Piyasa Değeri (USD)	F/K	PD/DD	FD/FAVOK
Tesla Inc	4,9%	5,1%		18,0%	1.664.912.392.014			
Toyota Motor Corp	10,1%	7,4%	12,2%	16,7%	300.990.321.696	10,19	0,98	12,60
BYD Co Ltd	13,4%	4,6%	14,6%	16,9%	125.158.547.533	27,57	3,31	8,56
Hyundai Motor Co	8,4%	6,2%	9,1%	18,4%	109.462.040.255	19,65	1,62	13,95
General Motors Co	3,8%				70.104.468.911	28,41	1,12	
Ferrari NV		29,3%	38,6%	51,7%	64.939.844.363	31,95	17,19	30,23
Ford Motor Co		1,6%	5,8%	10,8%	57.698.349.282		1,63	16,30
Mercedes-Benz Group AG	5,2%	5,2%	16,6%	16,9%	57.528.188.258	10,03	0,52	6,34
Volkswagen AG	3,5%	5,4%	15,2%	17,0%	52.845.183.905	6,14	0,26	5,27
Kia Corp	12,9%	8,0%	10,3%	19,7%	46.679.928.935	9,19	1,13	2,40
Maruti Suzuki India Ltd	14,4%	8,0%	11,7%	24,0%	42.959.699.603	28,00	3,84	17,23
Honda Motor Co Ltd			4,1%	16,5%	37.906.620.209			
Suzuki Motor Corp		9,9%	14,3%	25,5%	23.896.141.197			
Stellantis NV		3,7%	9,0%	0,8%	22.706.882.537		0,47	3,65
Chery Automobile Co Ltd	43,2%	7,5%	8,9%	13,8%	21.691.391.640	4,48	2,71	3,26
Rivian Automotive Inc				2,7%	18.585.264.370		4,16	
TVS Motor Company Ltd	33,4%	12,7%	15,0%	35,5%	17.381.340.169	54,48	17,19	22,65
Hyundai Motor India Ltd	29,9%	9,0%	12,2%	25,6%	15.651.329.873	27,57	7,48	15,63
Tata Motors Passenger Vehicles Ltd					13.036.106.940			
Subaru Corp					10.915.675.171			
Isuzu Motors Ltd	9,5%	5,9%	10,2%	19,1%	10.373.819.010	12,31	1,10	6,10
Renault SA		6,3%	13,5%	19,1%	9.803.503.472		0,39	7,87
Nissan Motor Co Ltd		0,5%	5,7%	12,8%	8.604.430.107			
<b>Ford Otomotiv Sanayi AS</b>	<b>21,4%</b>	<b>4,3%</b>	<b>6,4%</b>	<b>8,4%</b>	<b>7.221.244.869</b>	<b>10,58</b>	<b>1,99</b>	<b>7,77</b>
Volvo Car AB	0,4%	6,0%	12,7%	18,0%	6.988.400.980		0,43	1,48
Porsche Automobil Holding SE	7,3%				5.763.009.825	3,71	0,26	5,89
Mazda Motor Corp	1,9%	1,0%	3,5%	18,0%	4.276.734.568	19,22	0,35	1,46
Beiqi Foton Motor Co Ltd	8,7%	1,3%	4,7%	9,6%	4.185.584.514	20,84	1,74	10,58
Trigano SA	12,3%	9,2%	11,1%	30,2%	3.645.490.250	12,18	1,43	6,48
<b>Tofas Turk Otomobil Fabrikasi AS</b>	<b>22,2%</b>	<b>0,1%</b>	<b>2,4%</b>	<b>6,2%</b>	<b>3.418.760.130</b>	<b>13,47</b>	<b>2,63</b>	<b>18,73</b>
<b>Ortalama</b>	<b>13,3%</b>	<b>6,6%</b>	<b>11,2%</b>	<b>18,1%</b>		<b>18,42</b>	<b>3,08</b>	<b>10,20</b>

## 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