

OTOMOTİV BÜLTENİ



İÇERİK

| | |
|--|----|
| Makro Çerçeve ve Pazar Dinamikleri | 4 |
| Sektörel Gelişmeler | 5 |
| Türkiye Pazarı | 5 |
| Avrupa Pazarı | 5 |
| Küresel Rekabet..... | 6 |
| Türkiye Otomotiv Pazarı..... | 7 |
| Elektrifikasyon Eğilimi..... | 8 |
| Faiz Oranları ve Otomotiv Satışları | 8 |
| Avrupa Otomotiv Pazarı ve İhracat | 9 |
| 2026 Görünüm ve Sektörel Beklentiler | 11 |
| Talep Tarafı..... | 11 |
| Elektrikli Araç Trendinin Güçlenmesi..... | 11 |
| İhracat Dengesi..... | 11 |
| Fiyatlama ve Marj Dinamikleri | 11 |
| Şirket Bazlı Değerlendirmeler | 12 |
| Doğuş Otomotiv (DOAS) | 12 |
| Ford Otosan (FROTO)..... | 15 |
| Tofaş Türk Otomobil (TOASO) | 19 |

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 çeyreği 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 ilk çeyreği ve Mart ayı verileri de bu dönüşümün etkilerinin daha net izlendiği bir dönem olarak değerlendirilmektedir. 2025 yılı ise bu yapısal dönüşümün zeminini oluşturan, yüksek bazın normalize olmaya başladığı ve ihracat-talep dengesinin yeniden şekillendiği bir geçiş yılı olarak geride kalmıştır.

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 Mart ayı ve ilk çeyrek performansı, sektörün yıl geneline ilişkin seyrine dair önemli bir öncü gösterge niteliği taşımaktadır. Bu nedenle analizler yalnızca yıllık bazlı görünümle değil, dönemsel veri akışıyla birlikte 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 2025 yılı gerçekleştirmeleri ile **2026 yılı Mart ayı ve 2026 yılı ilk çeyrek performansı, finansal tahminler** ve yılın geri kalanına ilişkin beklentiler değerlendirilecektir.

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 Mart 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 pazar tamamen ivme kaybetmekten ziyade, güçlü baz etkilerinin ardından daha normalize ve seçici bir talep yapısına evrilmiş görünmektedir.

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

“Mart ayında Türkiye otomotiv pazarı yaklaşık %12,7 daralarak 99.997 adet seviyesinde gerçekleşti. Pazar hem otomobil hem hafif ticari segmentte zayıflama gösterirken, sektör 2025 rekorlarının ardından yeni bir **“referans plato”** seviyesine oturdu.”

“Mart ayında Türkiye’de **tam elektrikli araçların pazar payı %18,2’ye** yükselerek tarihi zirveye ulaştı. Togg, Çinli markalar ve yeni batarya teknolojileri bu dönüşümün ana itici gücü oldu.”

“Mart ayında otomotiv sektörü **3,293 milyar USD ihracatla** Türkiye’nin en büyük ihracat kalemi olmayı sürdürdü. Ancak Avrupa talebindeki dengelenme nedeniyle büyüme sınırlı kaldı.”

“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.”

Mevcut veriler, Türkiye otomotiv pazarının yüksek baz sonrası **daha dengeli ve seçici** bir talep yapısına geçtiğini gösterirken, **elektrikli araç penetrasyonundaki artış ve ürün karmasındaki yukarı yönlü değişim** gelir tarafında dayanıklılığı destekliyor. İhracat güçlü seyrini korurken, küresel talep koşulları ve jeopolitik riskler büyüme görünümü üzerinde belirleyici olmaya devam ediyor. Son dönemde **artan maliyet baskıları ve belirsizlikler** sektörün kısa vadeli görünümünde aşağı yönlü riskleri artırıyor.

Avrupa Pazarı

“Avrupa Komisyonu, Mart ayında sanayi üretimini korumaya yönelik **Industrial Accelerator Act (IAA)** düzenlemesini gündeme aldı. Düzenleme, kamu alımlarında yerli üretim oranını artırmayı hedeflerken Avrupa içinde ciddi bir görüş ayrılığı yarattı. ACEA daha esnek kurallar isterken, tedarik zinciri tarafı daha korumacı bir yapıdan yana pozisyon aldı. **Türkiye, Gümrük Birliği avantajı sayesinde “Made in EU” kapsamına fiilen dahil edilerek Avrupa kamu ihalelerine erişim tarafında önemli bir avantaj elde etti.** Brexit sonrası İngiltere, bu yeni kurallar nedeniyle Avrupa pazarında “yabancı” statüsüne düşme ve pazar payı kaybetme riskiyle karşı karşıya.”

“Avrupa’da Mart ayı satış verileri %11 artış gösterirken, Avrupa EV pazarı Mart ayında yaklaşık %20 penetrasyon seviyelerine yaklaştı, **rekabet Çinli üreticiler lehine** hızlandı. MG’nin yarı-katı hal batarya teknolojisini Avrupa’ya getirme planı, teknoloji rekabetini yeni bir aşamaya taşıdı.”

“Orta Doğu’daki gerilimlerle birlikte Brent petrol 90 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.”

“Mart ortasında Avrupa Parlamentosu, 2035 içten yanmalı motor yasağı öncesi geçiş sürecini (Euro 7) **üreticilerin lehine hafifleten son kararı onayladı.**”

“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.”

Avrupa otomotiv pazarı, Mart ayı itibarıyla talep tarafında tamamen zayıflamayan ancak **maliyet baskıları, regülasyon değişiklikleri ve artan rekabet nedeniyle çok katmanlı bir dönüşüm** sürecine girmiştir. Elektrifikasyon ve Çinli üreticilerin agresif genişlemesi rekabeti hızlandırırken, enerji maliyetleri ve jeopolitik riskler üretim tarafında baskı yaratmaktadır. Regülasyon tarafındaki esneme kısa vadede üreticilere nefes alanı sağlasa da **orta vadede sektörün ana belirleyicisi teknoloji yarışı, maliyet verimliliği ve pazar payı rekabeti** olmaya devam edecektir.

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 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.”

“Çin otomotiv pazarı, Mart ayında vergi muafiyetlerinin sona ermesi ve %5’lik yeni vergi rejimine geçişle birlikte geçici bir yavaşlama sürecine girdi. İç pazarda tüketicilerin Pekin otomobil fuarı ve yeni model lansmanlarını beklemesi satışlarda kısa vadeli bir soğuma yaratırken, **artan kapasite fazlası ve yoğun rekabet Çinli üreticileri agresif ihracat stratejilerine** yönlendiriyor. Bu kapsamda Çinli markaların Avrupa’ya ihracatı hızlandı ve yeni satışların yaklaşık %35’lik kısmını oluşturur hale geldi.”

“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 pazarında rekabet giderek “coğrafi pazar payından” ziyade **“teknoloji ve değer zinciri hakimiyeti”** eksenine kayıyor. Çinli üreticilerin Avrupa’ya hızlanan ihracatı ve AB’nin regülasyon temelli korumacı yaklaşımı, bölgedeki rekabeti fiyat odaklı olmaktan çıkarıp premiumizasyon ve teknoloji yarışına taşıyor. Bu süreç, Avrupa OEM’leri üzerinde baskıyı artırırken **Türkiye’nin tedarik zincirindeki konumunu stratejik açıdan daha kritik hale getiriyor.**

Türkiye Otomotiv Pazarı

ODMD'nin Şubat 2026 raporuna göre, 2025 yılı toplam otomotiv pazarı önceki yıllara kıyasla dengeli bir kapanış yapmıştır. Binek otomobil segmenti toplam pazarın ana belirleyicisi olmaya devam etmiş; hafif ticari araç segmenti ise ticari aktiviteye paralel bir seyir izlemiştir.

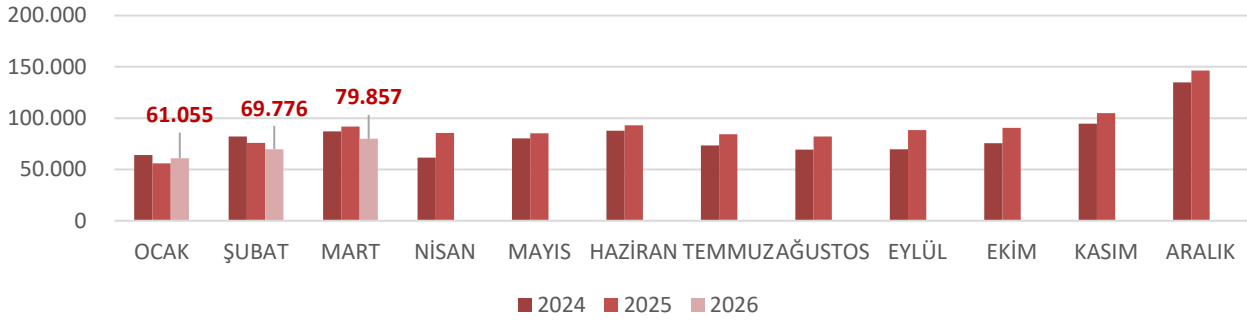
2025 yılı genelinde dikkat çeken başlıklar:

- Elektrikli ve hibrit araçların payında artış,
- Binek segmentinin toplam pazar içindeki ağırlığını koruması,
- Hafif ticari araçlarda sınırlı ancak istikrarlı büyüme.

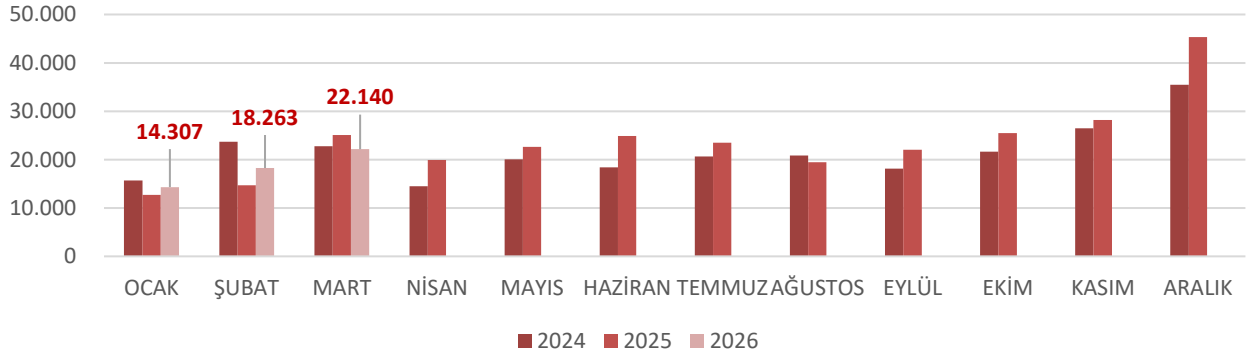
2026 yılının ilk üç ayına ilişkin veriler, sektörün yeni yıla güçlü bir daralma ile başlamadığını göstermektedir. **2026'nın ilk çeyreğinde toplam Otomobil ve Hafif Ticari Araç pazarı, geçen yılın aynı dönemine göre %3,94 düşüşle 265.398 adet olarak gerçekleşmiştir.**

Segment bazında bakıldığında, **2026'nın ilk çeyreğinde otomobil pazarı %5,86 azalışla 210.688 adede ulaşmış, hafif ticari araç pazarı ise %4,22 artışla 54.710 adet seviyesine yükselmiştir.**

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



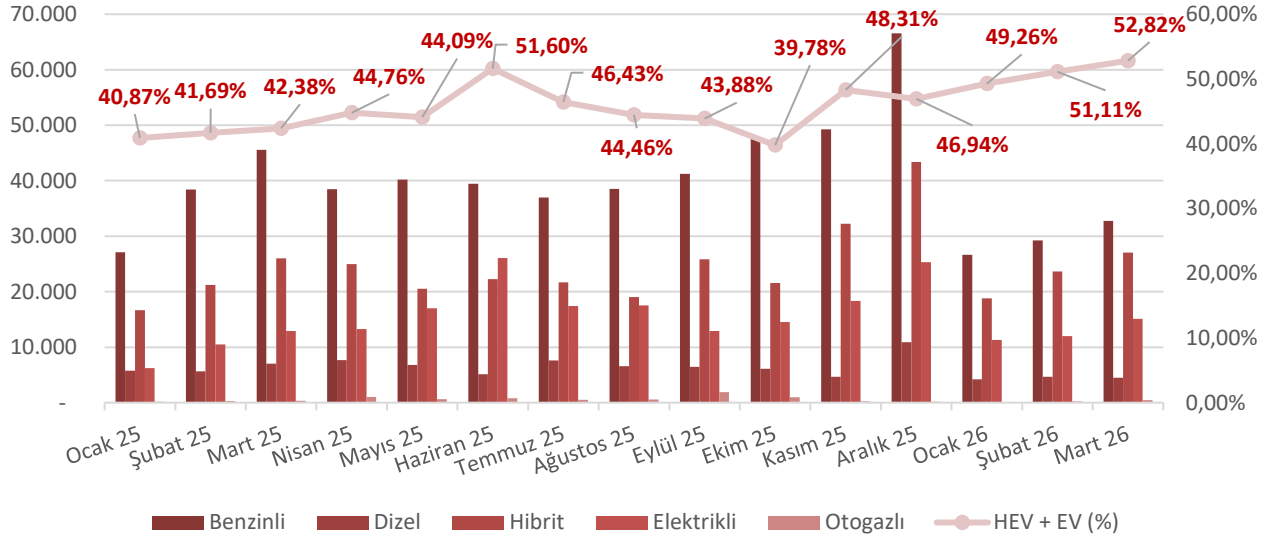
Grafik 1: Yurt İçi Otomobil Satışları



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.

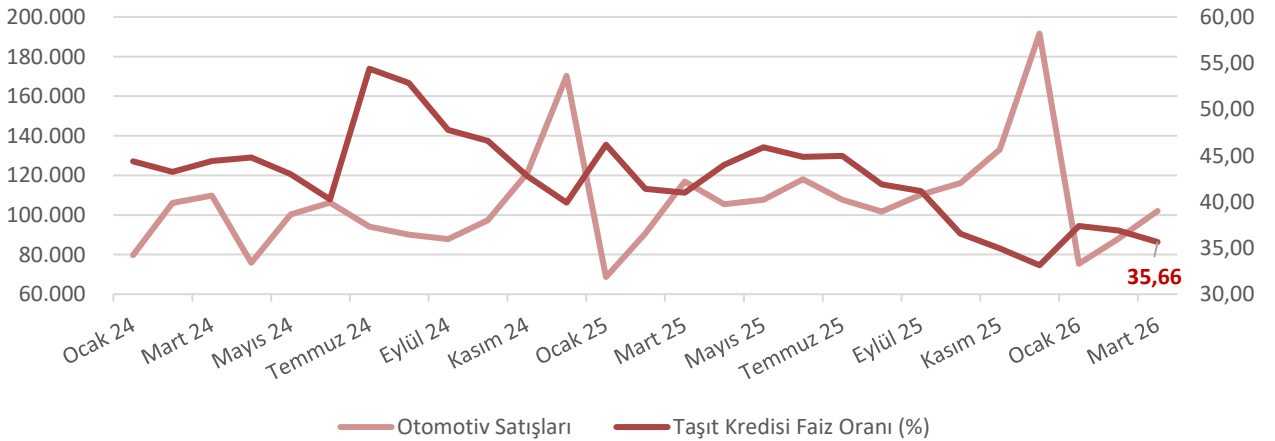


Grafik 3: Motor Kompozisyonu & Elektrifikasyon Penetrasyonu

Türkiye’de Elektrikli + Hibrit araç kompozisyonu özellikle 2025’in ortalarında hızlanmış, dizel segmentinin payı yapısal olarak gerilemeye devam etmiştir. **2026 Şubat ayına göre 2026 Mart ayında Elektrikli + Hibrit araç oranı %1,71 artarak %52,82’ye ulaşmıştır.**

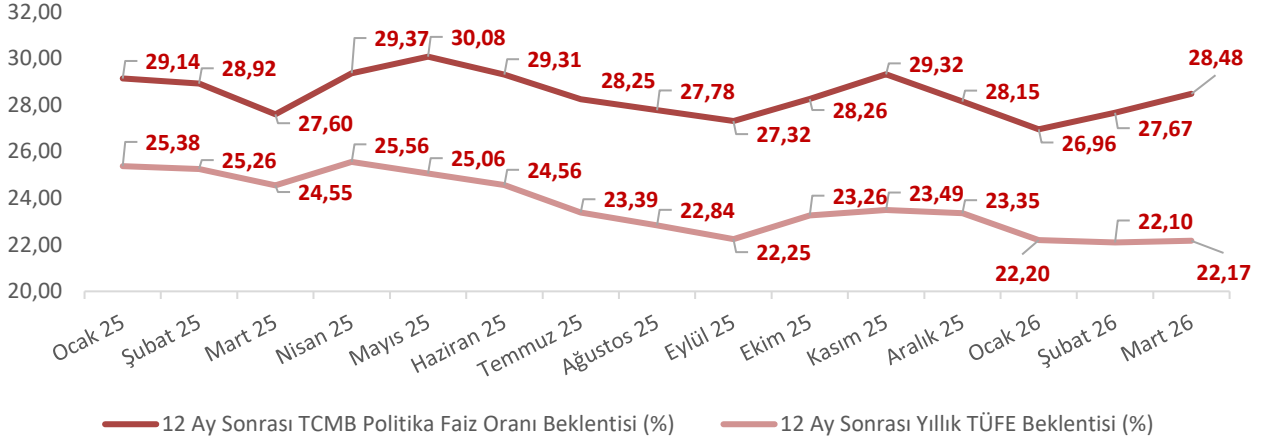
Faiz Oranları ve Otomotiv Satışları

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 %28,48'e 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

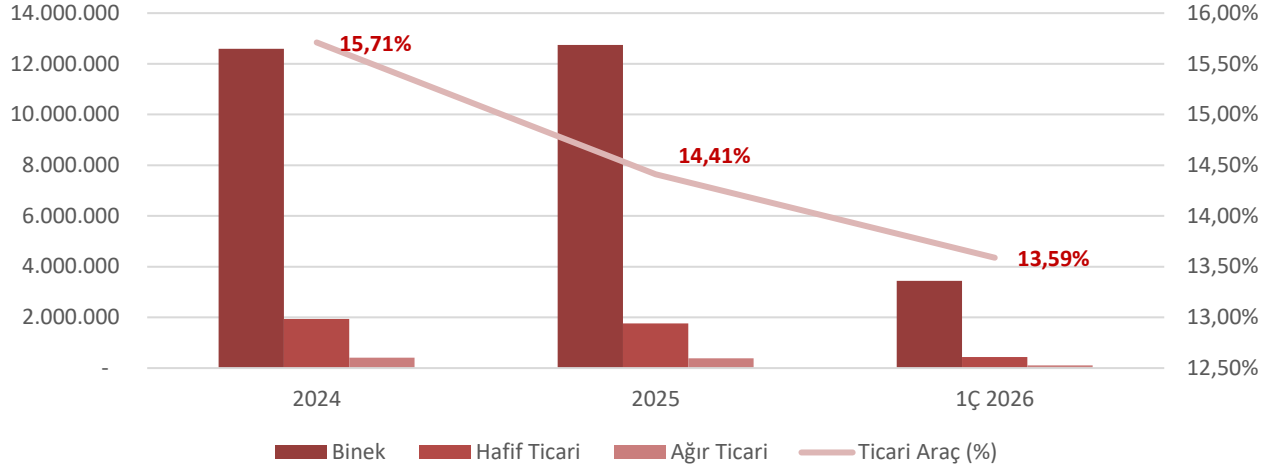
Türkiye otomotiv üretimi 2025 yılında iç talep ve ihracat arasındaki dengelenme sayesinde istikrarlı seyrini korumuştur. Avrupa'daki sınırlı büyümeye rağmen üretim tarafında sert bir daralma yaşanmamıştır.

ACEA verilerine göre 2025 yılında Avrupa Birliği'nde hem binek hem de ticari araç kayıtları sınırlı artış göstermiştir. Bu durum, Türkiye'nin ihracat pazarında dramatik bir daralma yaşanmamasını sağlamıştır. Ancak güçlü bir büyüme ivmesi de oluşmamıştır.

2026 yılı için üretim tarafında belirleyici olmaya devam edecek unsurlar:

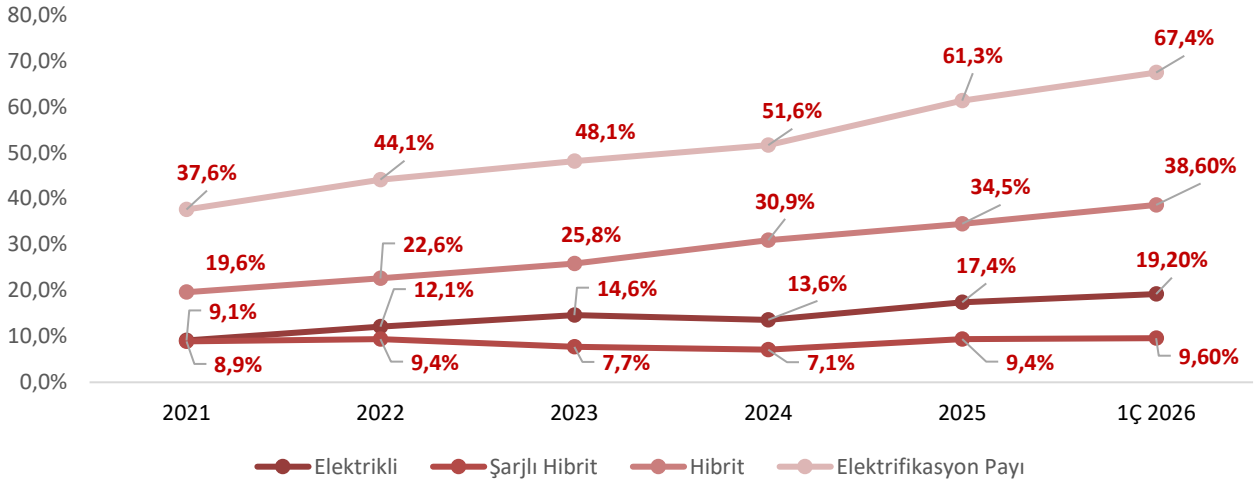
- Avrupa sipariş hacmi,
- Elektrikli model dönüşümü,
- İç pazardaki talep dengesi,
- Kur ve maliyet dinamikleri.

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 çıkararak 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 şekillenmektedir.

Talep Tarafı

Ocak–Mart verileri iç piyasada talebin yüksek baz etkisine rağmen tamamen zayıflamadığını ancak kademeli bir normalleşme sürecine girdiğini göstermektedir. Mart 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’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 olabilir.

2026’nın ilk çeyrek verileri bu görünümü teyit etmektedir. Ocak–Mart döneminde toplam otomobil ve hafif ticari araç pazarı yıllık bazda %3,94 gerileyerek 265.398 adet seviyesinde gerçekleşmiş, böylece pazarın tamamen zayıflayan bir talep yapısına girmediği görülmüştür. Segment bazında otomobil satışları %5,86 daralırken, hafif ticari araç segmentinin %4,22 artışla pozitif ayrışması **talep kompozisyonunda kısmi bir dengeleme** olduğuna işaret etmektedir.

Bu görünüm, 2026’nın ilk çeyreğinde 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.

2025 yılı 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.
- Elektrikli araç satışları, 2025'te %166,87 artışla 9.682 adede yükselmiştir.

2025 yılı Türkiye binek araç pazarında sınırlı büyüme ile geçmesine rağmen, Doğuş Otomotiv'in farklı markalardaki dengeli konumu şirketin pazar payını korumasını sağlamıştır. Elektrikli araç satışlarındaki güçlü artış, büyüme stratejisine katkı sağlarken, iç pazardaki talep dinamiklerinin sınırlı olması, agresif büyümeden ziyade istikrar odaklı bir ortam yaratmıştır.

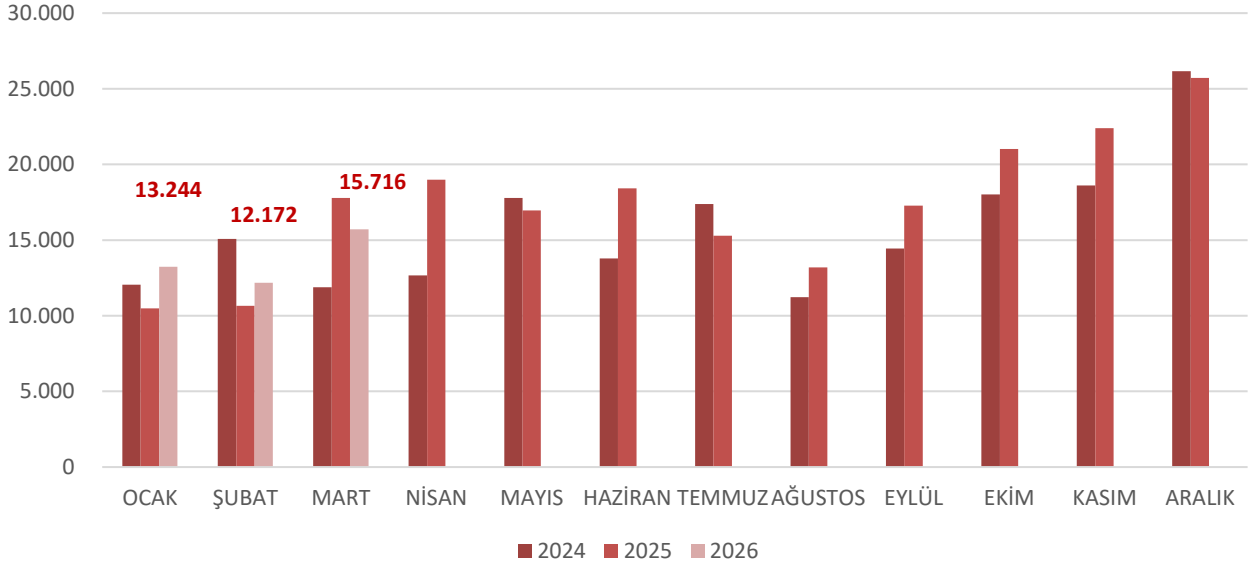
2026 yılında Doğuş Otomotiv açısından belirleyici olmaya devam edecek unsurlar:

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

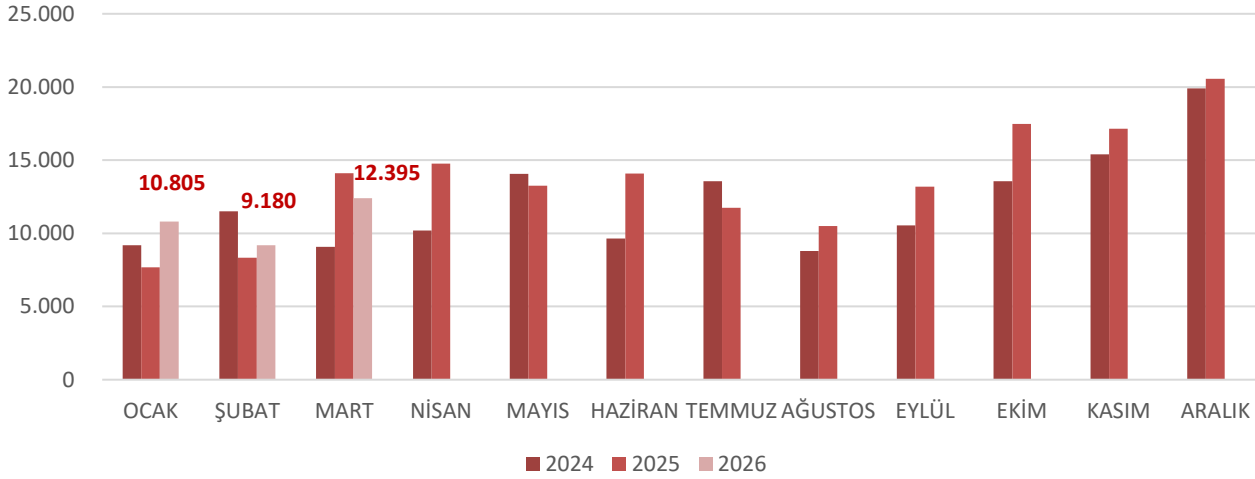
| | 2025 Sonuçları | 2026 Beklentileri | 2026/3A Gerçekleşen |
|--|-------------------|----------------------|------------------------|
| Toplam Otomotiv Pazarı (Binek+Hafif Ticari+Ağır Ticari) | 1.375,9 bin | 1.100+ bin | 280,387 bin |
| Doğuş Otomotiv Satış Adetleri (Škoda hariç) | 162,8 bin | 117 bin | 32,380 bin |
| Yatırım Harcaması | 4,6 milyar TL | 5,2 milyar TL | |

(Kaynak: Doğuş Otomotiv Analist Sunumu)

2026 yılı için şirket öngörülleri, toplam otomotiv pazarında 1.100 binin üzerinde bir seviyeye işaret ederken, Doğuş Otomotiv satışlarının (Škoda hariç) 117 bin adede gerilemesi beklenmektedir; bu durum şirketin yıl başında muhafazakâr bir yaklaşım benimsediğini ancak çeyrek bazlı performans ve pazar dinamiklerine bağlı olarak beklentilerini revize etme esnekliğine sahip olduğunu 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.



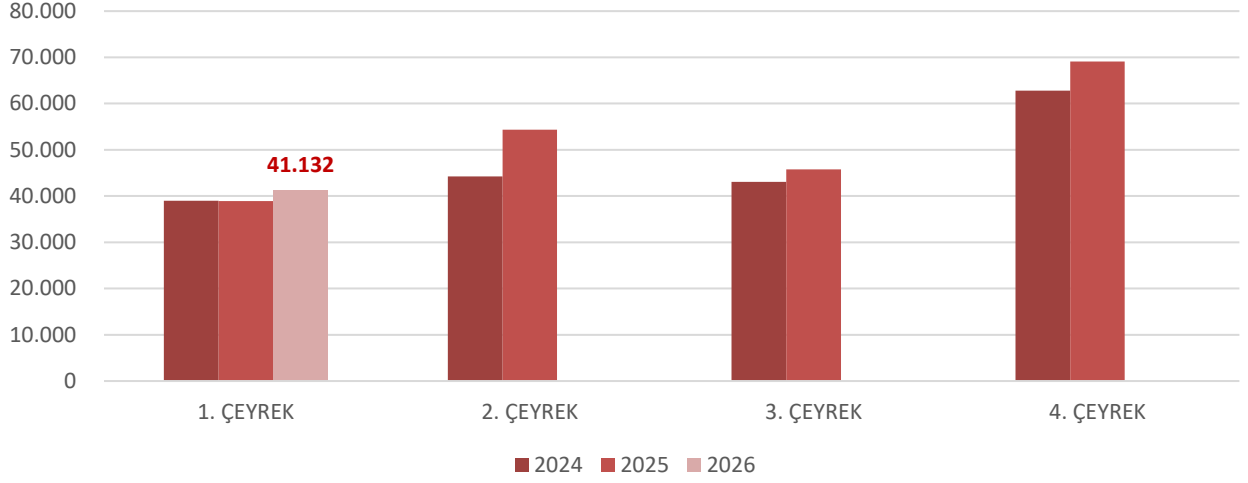
Grafik 8: Doğu Otomotiv Toplam Satış Adetleri (Aylık)



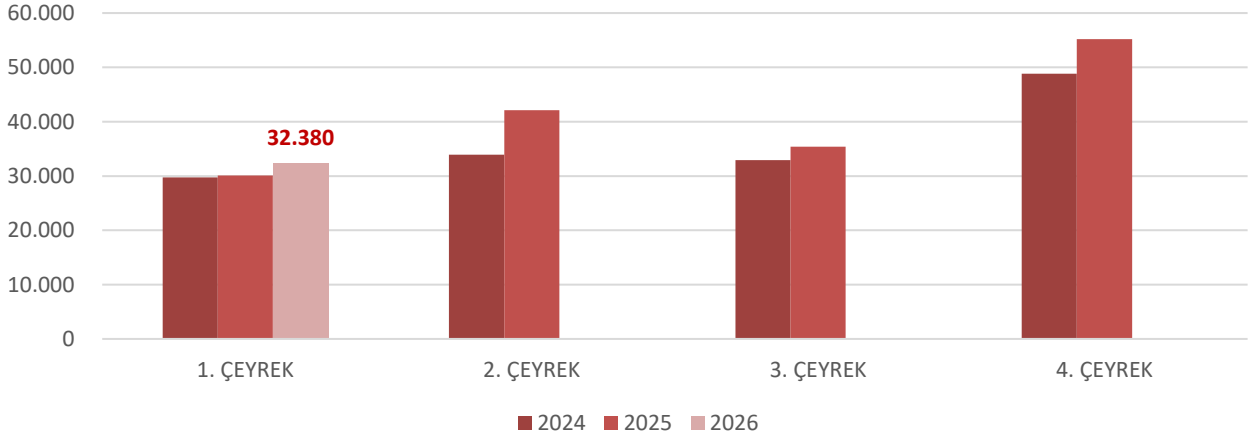
Grafik 9: Škoda Hariç Doğu Otomotiv Satış Adetleri (Aylık)

2026 Mart ayı itibarıyla satış adedi 2025'e göre yaklaşık %11,67 azalış, 2024'e göre ise %32,18 artış göstererek 15.716 adede ulaşmıştır. Škoda hariç satış adedi ise 12.395 ile 2025'e kıyasla yaklaşık %12,10 azalmış, 2024'e göre ise %36,64 artmıştır.

Bu görünüm, 2026 yılına yılın ilk iki ayında 2025'e kıyasla daha güçlü bir hacim başlangıcı yapıldığını ancak Mart ayı itibarıyla satışların 2025 seviyelerinin altına gerileyerek momentumda belirgin bir yavaşlamaya işaret 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 Doğu Otomotiv açısından da hacim ile kârlılık dengesinin dikkatle yönetileceği bir yıl olacağı söylenebilir.



Grafik 10: Doğuş Otomotiv Toplam Satış Adetleri (Çeyreklik)



Grafik 11: Škoda Hariç Doğuş Otomotiv Satış Adetleri (Çeyreklik)

2026 yılının ilk çeyreğinde Doğuş Otomotiv'in satış performansı yıllık bazda artış göstererek 41.132 adede ulaşsa da çeyrek içindeki dağılım momentum açısından daha temkinli olunması gereken bir tabloyu gösteriyor. Ocak ve Şubat aylarında görece güçlü seyreden satışlar Mart ayında ABD–İran–İsrail hattında artan jeopolitik gerilim ve faiz indirim patikasındaki duraksamayla birlikte zayıflamış; Mart 2025'e kıyasla belirgin bir daralma görülmüştür. Benzer eğilim Škoda hariç satışlarda da gözlenirken, bu durum yavaşlamanın sadece marka bazlı değil, genel talep koşullarına bağlı olduğunu düşündürüyor. Dolayısıyla 1Ç26 sonuçları yıllık büyümeye işaret etse de çeyrek sonundaki ivme kaybı 2. Çeyreğe ilişkin aşağı yönlü risklerin arttığını göstermektedir.

Bu doğrultuda DOAS için araç fiyatlarındaki enflasyon altı büyüme sebebiyle 1Ç26 özelinde 53.277 milyon TL hasılat, 3.303 milyon TL FAVÖK ve 543 milyon TL Net Kâr bekliyoruz.

Ford Otosan (FROTO)

Ford Otosan, 2025 yılında 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.

2025 yılı Avrupa pazarında sınırlı büyüme ile geçmesine rağmen, Ford Otosan'ın ticari araç tarafındaki konumu şirketin hacim korumasını sağlamıştır. Ancak Avrupa'daki talep dinamiklerinin güçlü olmaması, agresif büyümeden ziyade istikrar ortamı yaratmıştır.

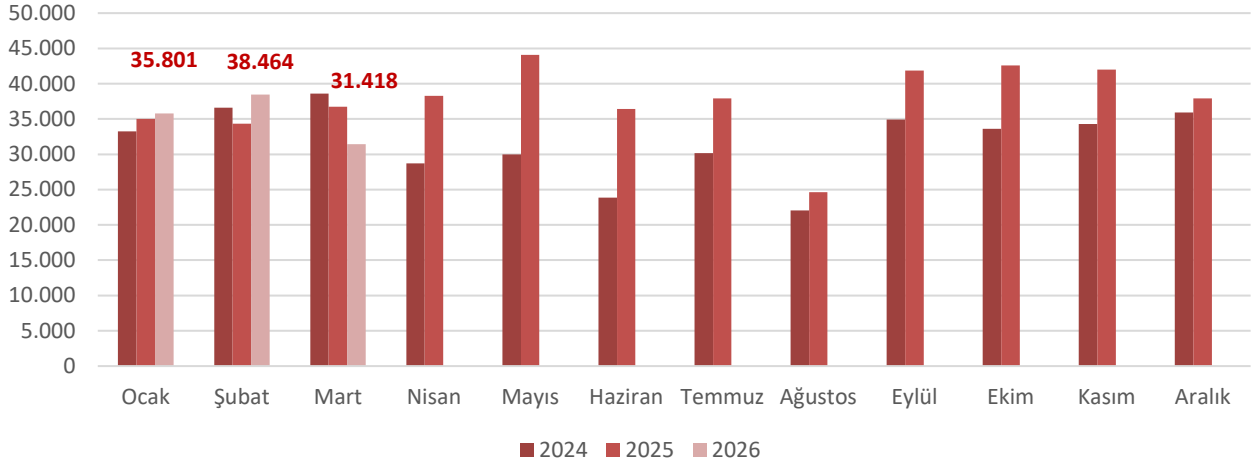
2026 yılı için Ford Otosan tarafında belirleyici olmaya devam edecek unsurlar ise:

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

| | 2025 Sonuçları | 2026 Beklentileri | 2026/3A Gerçekleşen |
|--|-------------------|-------------------|------------------------|
| Toplam Otomotiv Pazarı | 1.408 bin | 1.300-1.400 bin | 272,5 bin |
| Ford Otosan Perakende Satış Adedi | 117 bin | 90-100 bin | 17,26 bin |
| Toplam Yurt Dışı Satış Adedi | 603 bin | 580-630 bin | 140,38 bin |
| Toplam Satış Adedi | 725 bin | 670-730 bin | 157,65 bin |
| Toplam Üretim Adedi | 700 bin | 690-740 bin | 169,4 bin |
| Yatırım Harcaması | 410 milyon € | 300-400 milyon € | |
| Satış Gelirleri Büyümesi | 7% | Yüksek Tek Haneli | |
| Düzelmiş FAVÖK Marjı | 8% | %7-8 | |

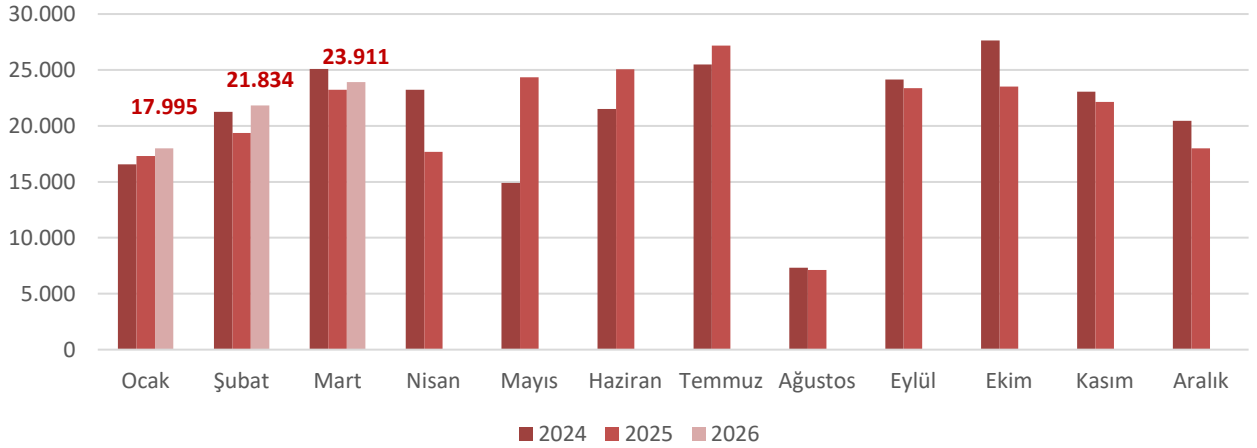
(Kaynak: Ford Otosan Analist Sunumu)

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.**



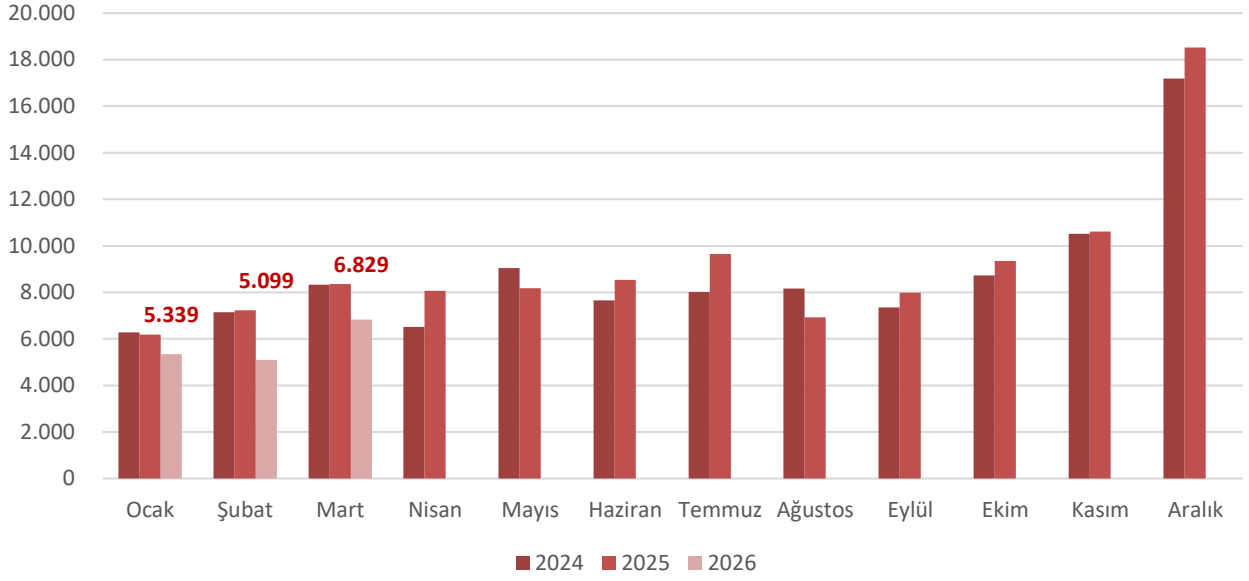
Grafik 12: Ford Otosan Türkiye Üretim Adetleri

Ford Otosan'ın Türkiye'deki üretim hacmi Mart ayında sınırlı oranda düşüş göstermiştir. 2024 Mart ayında toplam üretim 38.590 adet seviyesinde gerçekleşirken, 2025 yılında bu rakam 36.735 adet ile %4,81 azalış göstermiştir. 2026 yılının aynı ayında ise üretim 31.418 adede düşerek 2025'e kıyasla yaklaşık %14,47, 2024'e göre ise yaklaşık %18,68 azalış kaydetmiştir. Bu görünüm, yılın ilk iki ayında son üç yılın en güçlü üretim seviyelerine ulaşılmasıyla birlikte üretim tarafında güçlü bir başlangıca işaret ederken, Mart ayı itibarıyla hem önceki yılın hem de 2024 seviyelerinin altına gerileyen üretim hacmi momentumda belirgin bir zayıflamaya işaret etmektedir. Buna rağmen yılın başındaki güçlü performans, kapasite kullanımının korunduğunu ve dönemsel olarak ihracat talebini destekleyici bir üretim eğiliminin sürdüğünü göstermektedir.



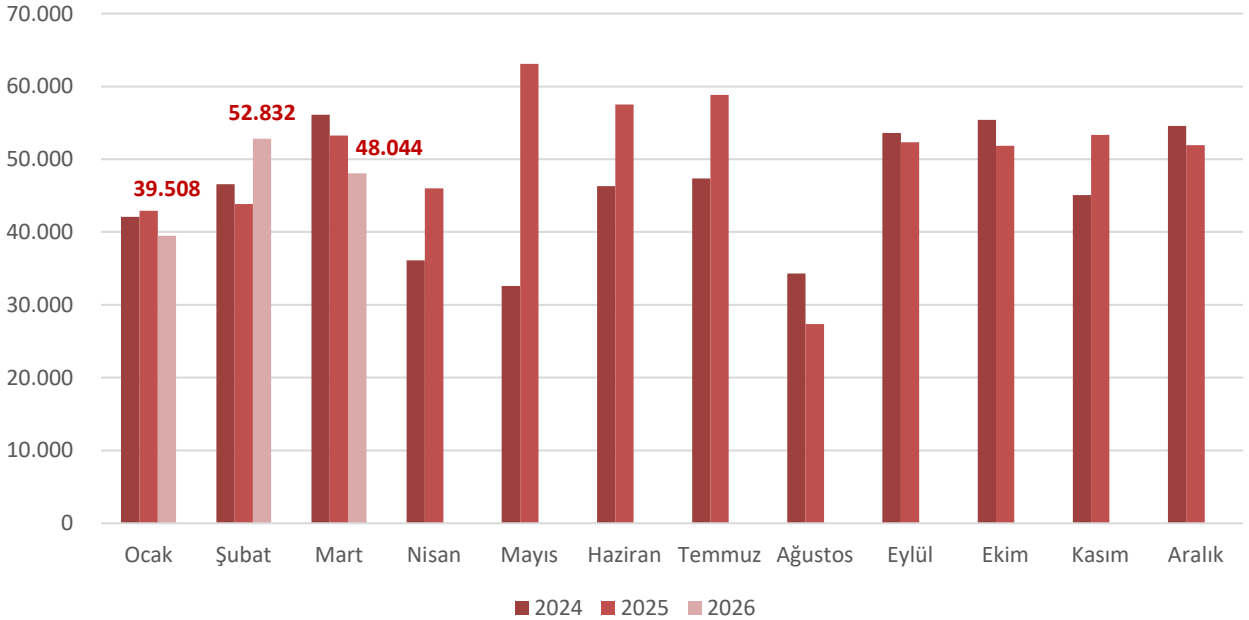
Grafik 13: Ford Otosan Romanya Üretim Adetleri

Ford Otosan'ın Romanya operasyonlarındaki üretim hacmi Mart ayında sınırlı da olsa artış sergilemiştir. 2024 Mart ayında toplam üretim 25.094 adet seviyesinde gerçekleşirken, 2025 yılında bu rakam 23.233 adet ile yıllık bazda yaklaşık %7,42 gerilemiştir. 2026 yılının aynı ayında ise üretim 23.911 adede yükselerek 2025'e kıyasla yaklaşık %2,92 artış, 2024'e göre ise yaklaşık %4,71 azalış kaydetmiştir. Bu görünüm, Romanya tesislerinde üretim temposunun yeniden hızlandığını ve yılın ilk aylarında üretim tarafında toparlanma eğiliminin güçlendiğini göstermektedir.



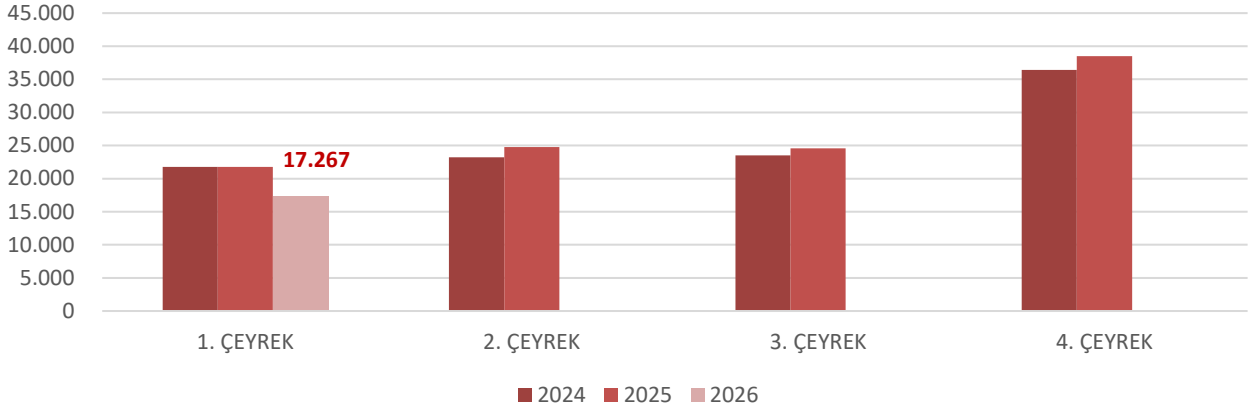
Grafik 14: Ford Otosan Yurt İçi Satış Adetleri (Aylık)

Ford Otosan'ın Mart ayında toplam yurt içi satışları 2024'te 8.324 adet olarak gerçekleşirken, 2025'te 8.362 adede yükselerek yıllık bazda yaklaşık %0,46 artmıştır. 2026 Mart ayında ise toplam satışlar 6.829 adet seviyesine inmiş ve 2025'e göre yaklaşık %18,33, 2024'e göre ise yaklaşık %17,96 düşüş kaydetmiştir.

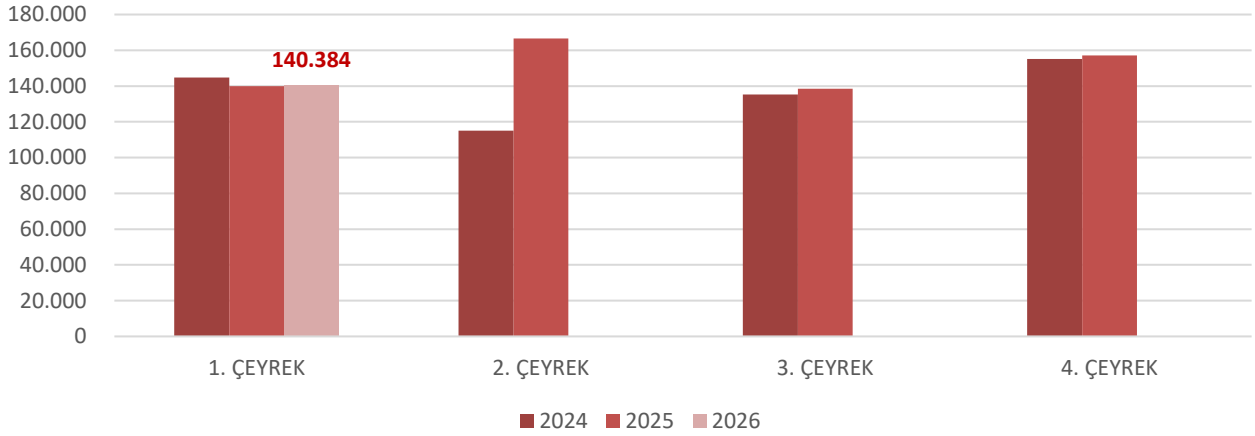


Grafik 15: Ford Otosan Yurt Dışı Satış Adetleri (Aylık)

Ford Otosan'ın Mart ayında toplam yurt dışı satışları 2024'te 56.119 adet iken, 2025'te 53.266 adede yükselerek yıllık bazda yaklaşık %5,08 azalış göstermiştir. 2026 Mart ayında ise toplam satışlar 48.044 adede yükselerek 2025'e göre yaklaşık %9,80, 2024'e göre ise yaklaşık %14,39 azalış kaydetmiştir.



Grafik 16: Ford Otosan Yurt İçi Satış Adetleri (Çeyreklik)



Grafik 17: Ford Otosan Yurt Dışı Satış Adetleri (Çeyreklik)

2026 yılının ilk 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 140.384 adet ile yıllık bazda yataya yakın seyrederken, özellikle Şubat ayında görülen güçlü toparlanmaya rağmen Mart ayında ABD-İsrail-İran hattındaki jeopolitik gerilimin etkisiyle ivme kaybı dikkat çekiyor. Avrupa tarafında Brent petrol fiyatlarının enflasyonist baskı yaratması ve buna bağlı olarak faiz indirimlerinin ötelenmesi, talep koşullarını sınırlayan ana unsur olarak öne çıkarken, bu durum ihracat pazarlarında büyümeyi baskılamaktadır. Yurt içinde ise satışlar 17.267 adede gerileyerek yıllık bazda belirgin daralma göstermiş; yüksek faiz ortamı ve zayıflayan tüketici talebi iç pazar performansını aşağı çekmiştir. Aylık veriler hem iç hem dış pazarda Mart ayı itibarıyla momentum kaybına işaret ederken, 1Ç26 sonuçları genel olarak yatay bir dış talep ve zayıf iç talep kombinasyonuna işaret etmektedir. Bu görünümün devamı halinde 2. çeyreğe ilişkin aşağı yönlü risklerin arttığını düşündürmektedir.

Bu doğrultuda FROTO için yurt içindeki satış adetlerinin ciddi oranda gerilemesi ve yurt dışındaki ürün miksinin istenen kompozisyondan uzak olması (binek araç ağırlıklı) sebebiyle 1Ç26 özelinde 186.762 milyon TL hasılat, 9.544 milyon TL FAVÖK, 11.760 milyon TL Düzeltilmiş FAVÖK ve 543 milyon TL Net Kâr bekliyoruz.

Tofaş Türk Otomobil (TOASO)

Tofaş Türk Otomobil, 2025 yılında hem iç pazar hem ihracat tarafında dengeli bir performans sergilemiştir.

Şirket raporuna göre:

- Üretim kapasitesi etkin kullanılmıştır.
- İç pazarda pazar payı korunmuştur.
- Model gamındaki dönüşüm ve ürün çeşitliliği önem kazanmıştır.

2025 yılında 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:

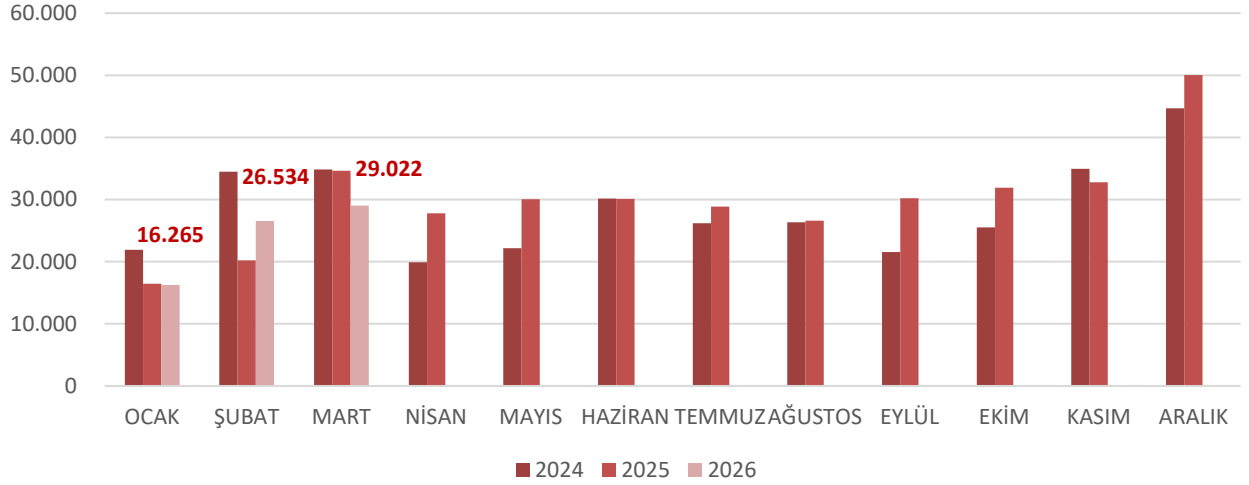
- İç pazar talebinin seyri,
- Avrupa'daki binek araç talebi,
- Elektrikli araç dönüşüm süreci,
- Model geçiş takvimi,
- Stellantis Türkiye operasyonlarına bağlı inorganik büyüme, entegrasyon süreci.

| | 2025 Sonuçları | 2026 Beklentileri | 2026/3A Gerçekleşen |
|---|-------------------|----------------------|------------------------|
| Yurt İçi Hafif Araç Pazarı | 1,37 milyon | 1,3-1,4 milyon | |
| Tofaş Yurt İçi Pazar Satış Adedi | 360 bin | 350-370 bin | 71,82 bin |
| İhracat Adetleri | 47 bin | 65-75 bin | |
| Toplam Üretim Adedi | 132 bin | 140-150 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)

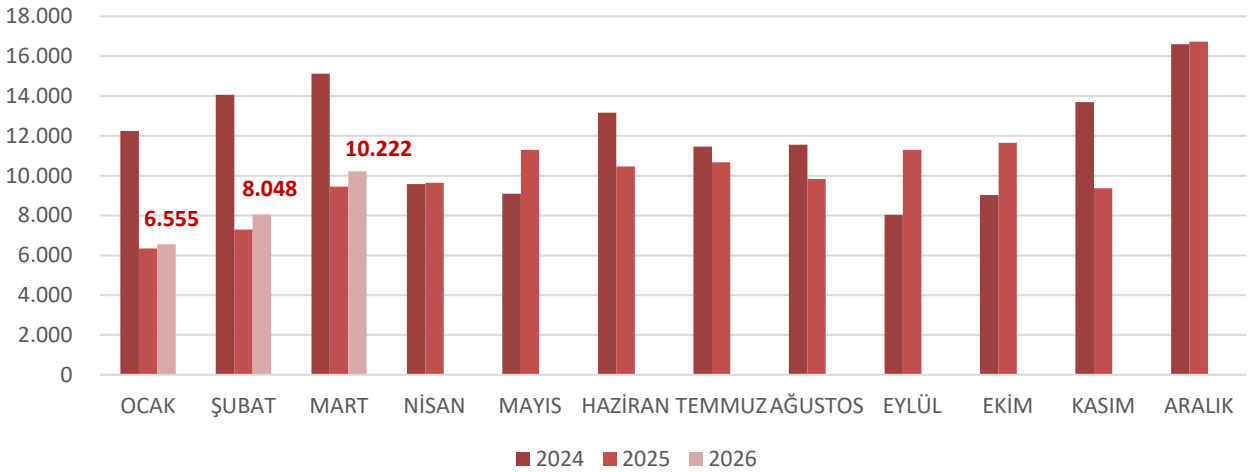
Stellantis markalarının Tofaş bünyesine geçmesi, şirketin faaliyet alanını genişleterek dağıtım tarafında ölçek artışı yaratmaktadır. Bu gelişme, Tofaş'ın yalnızca üretim ve ihracat performansı ile değil, aynı zamanda genişleyen marka portföyünün iç pazardaki katkısıyla da değerlendirileceği yeni bir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

ODMD verileri 2026'nın ilk 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 hacim korunumu ile marj yönetimi arasındaki dengenin dikkatle sağlanacağı bir dönem olmaya devam edecektir.



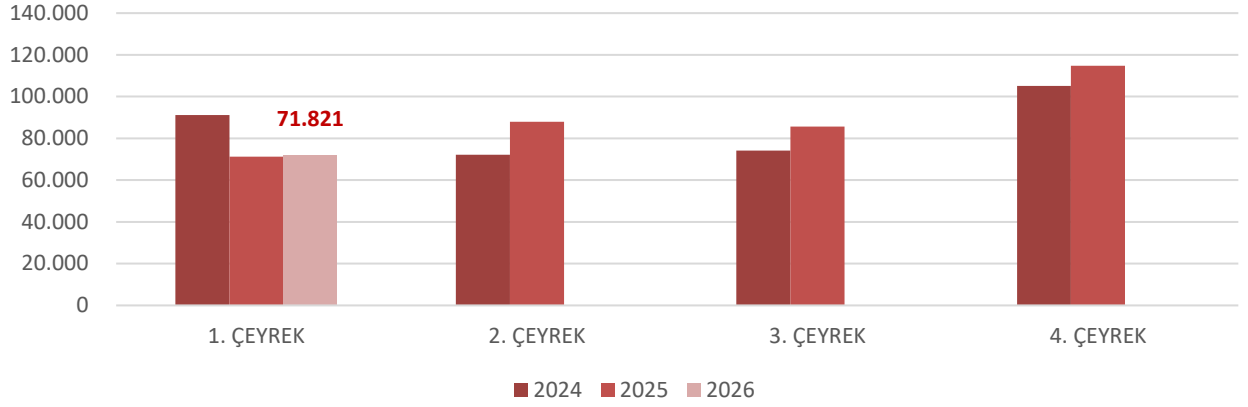
Grafik 18: Tofaş Türk Otomobil Toplam Yurt İçi Satış Adetleri (Aylık)

2026'nın Mart ayında toplam satış adedi 29.022 olarak gerçekleşmiş olup, 2025'in aynı dönemine göre yaklaşık %16,19'luk, 2024'ün Mart ayı toplamına kıyasla ise yaklaşık %16,76'lık 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.

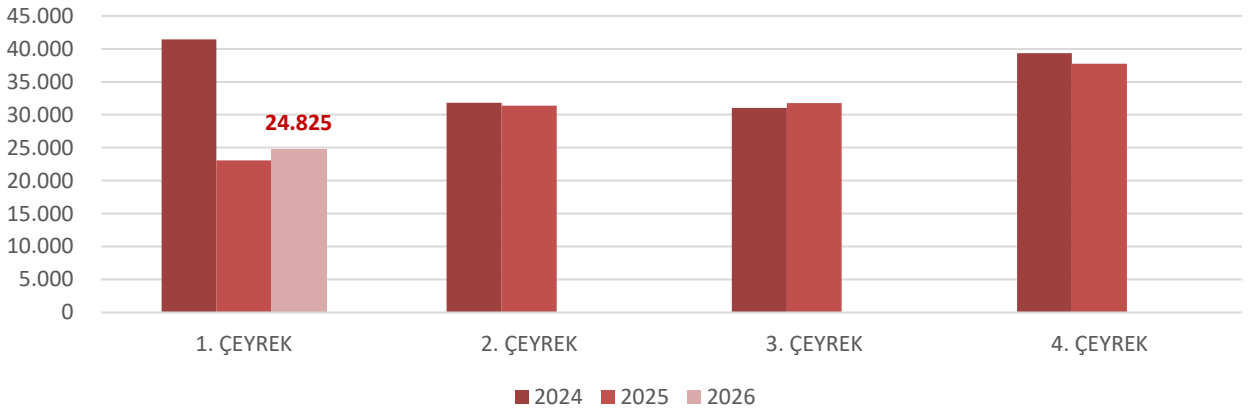


Grafik 19: Stellantis-Türkiye Hariç Tofaş Türk Otomobil Yurt İçi Satış Adetleri (Aylık)

2026 yılının Mart ayında toplam satış adedi 10.222 olarak gerçekleşmiş olup, 2025'in aynı dönemine göre yaklaşık %8,22 daha yüksek, 2024'ün Mart ayı toplamına kıyasla ise yaklaşık %32,40 daha düşük bir seviyededir. Bu tablo, 2025'teki zayıf bazın ardından güçlü bir toparlanmaya işaret ederken, 2024 seviyelerinin ise henüz yakalanamadığını göstermektedir.



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



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

2026 yılının ilk çeyreğinde 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 71.821 adet ile yıllık bazda yataya yakın bir görünüm sergilerken, aylık kırılımda özellikle Şubat ayında görülen toparlanmaya rağmen Mart ayında ABD-İsrail-İran hattındaki jeopolitik gelişmelerin etkisiyle momentum kaybı dikkat çekmektedir.** Stellantis hariç satışlar tarafında ise 24.825 adet ile sınırlı bir toparlanma görülsede 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 **1Ç26 sonuçları her ne kadar yıllık bazda stabil bir tabloya işaret etse de Stellantis harici performanstaki kırılma ve çeyrek sonuna doğru zayıflayan momentum, 2. çeyreğe ilişkin aşağı yönlü risklerin arttığını düşündürmektedir.** Yine de Stellantis-Türkiye etkisi ile finansallarda **inorganik bir büyüme** görülecektir.

Bu doğrultuda TOASO için Stellantis-Türkiye etkisinin net bir şekilde görüleceği finansallar bekliyoruz. Bu sinerjinin kârlılık tarafına da olumlu yansıtacağını düşünüyoruz. **1Ç26 özelinde 96.284 milyon TL hasılat, 2.596 milyon TL FAVÖK ve 2.797 milyon TL Net Kâr bekliyoruz.**



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

