

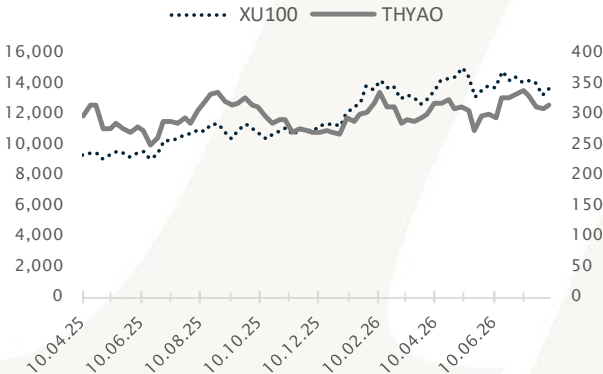
Hisse Bilgileri

Bloomberg / Bist Kodu	THYAO:TI	THYAO
Rapor Adı:	Finansal Değerlendirme	
Şirket Adı	Türk Hava Yolları	
Hisse Sektör	Ulaştırma	
Rapor Tarihi	06.08.2026	
Kapanış Fiyatı - TL	314.00	
Öneri	AL	
Hedef Fiyat - TL	425.96	
Önceki Hedef Fiyat - TL	425.96	
Getiri Potansiyeli - %	%35.66	

Piyasa Bilgileri

Piyasa Değeri - Milyon TL	433,320
Firma Değeri - Milyon TL	1,053,703
Hacim - Milyon TL	16,020
Halka Açıklık - %	50.00

Hisse ve Endeks Karşılaştırması



Finansal Bilgiler - Yıllık	2024/6	2025/6	2026/6
Hasılat - Milyon TL	330,113	408,036	585,069
Brüt Kâr - Milyon TL	51,386	56,146	42,587
FAVÖK - Milyon TL	49,565	56,238	43,931
Net Kâr - Milyon TL	37,326	25,013	18,864

Finansal Bilgiler - Çeyrek	2024/6	2025/6	2026/6
Hasılat - Milyon TL	182,875	231,324	327,108
Brüt Kâr - Milyon TL	35,246	44,415	21,019
FAVÖK - Milyon TL	34,065	46,071	22,670
Net Kâr - Milyon TL	30,395	26,831	8,949

Çarpanlar	2024/6	2025/6	2026/6
F/K (x)	2.34	3.87	4.01
FD/FAVÖK (x)	5.19	5.08	7.34

Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı A.Ş.

Marj toparlanması kritik, kaldıraç ve yakıt riski öne çıkıyor

Türk Hava Yolları 2Ç26 sonuçlarının ardından gerçekleştirdiği analist toplantısında operasyonel görünüm, yakıt maliyetleri, kargo gelirleri, Orta Doğu operasyonları, kapasite planları, nakit akışı ve yıl sonu beklentilerine ilişkin önemli mesajlar verdi. 2Ç26'da toplam gelir %20,5 artışla 7,2 milyar dolar ile rekor seviyeye ulaşırken, esas faaliyet kârı 706 milyon dolardan 64 milyon dolar zarara döndü. 197 milyon dolarlık net kâr ise ağırlıklı olarak yatırım faaliyetlerinden elde edilen gelir ve vergi katkısıyla desteklendi. Dolayısıyla çeyreğin ana gündeminin gelir büyümesinden ziyade faaliyet kârlılığındaki belirgin bozulma olduğunu değerlendiriyoruz.

Öne Çıkanlar

- **2Ç26'da güçlü gelir büyümesine karşın faaliyet kârlılığı baskı altında kaldı.** Toplam gelir %20,5 artışla 7,2 milyar dolara yükselirken, esas faaliyet kârı 706 milyon dolardan 64 milyon dolar zarara geriledi. Yakıt maliyetlerindeki sert artış, kârlılıktaki bozulmanın temel nedeni oldu.
- **Yakıt maliyetindeki artış fiyatlama aksiyonlarına rağmen kârlılığı baskıladı.** Ton başına yakıt maliyeti %89,8 artarak 1.480 dolara yükselirken, toplam yakıt gideri %92,9 arttı ve toplam maliyetlerin %37,5'ini oluşturdu. Şirketin fiyatlama ve ek gelir aksiyonlarıyla yakıt maliyetindeki artışın yaklaşık %80'ini gelirlere yansıtabildiği belirtildi.
- **Kargo gelirleri güçlü seyrini sürdürdü ancak yönetim bu katkının kalıcılığı konusunda temkinli.** 2Ç26'da kargo geliri %58 artışla 1,27 milyar dolara ulaşırken, büyümenin önemli bölümü %40'ın üzerindeki birim fiyat artışından kaynaklandı. Yönetim, 2026 genelinde kargo gelirlerinde %25–30, tonajda %6–8 ve birim fiyatlarda %20'nin üzerinde artış bekliyor. Bununla birlikte mevcut güçlü fiyatlama ortamının 2027'ye taşınmasının garanti olmadığı ifade edildi.

- **Orta Doğu operasyonlarında gelir avantajı azalırken kapasite kaybı devam ediyor.** Orta Doğu kapasitesi 2Ç26'da %48,3, 6A26'da %28,6 geriledi. Birim gelir %18,6 artmasına karşın, rakip havayollarının kapasiteyi yeniden artırmasıyla savaş döneminde oluşan rekabet avantajının büyük ölçüde ortadan kalktığı görülüyor.

- **Yakıt hariç birim maliyetlerdeki artışın 3Ç26'da yavaşlaması bekleniyor ancak iyileşmenin önemli kısmı baz etkisinden kaynaklanacak.** Şirket 3Ç26'da yakıt hariç birim maliyet artışının orta tek haneli seviyelere gerilemesini bekliyor. Bununla birlikte yönetim, iyileşmenin temel nedeninin kapasite artışı ve baz etkisi olduğunu belirtti.

- **Yıl sonu net borç/FAVÖK beklentisinin 3,3x'e yükselmesi dikkat çekici.** Şirket 2025 sonunda 1,6x olan net borç/FAVÖK oranının 2026 sonunda 3,3x'e çıkmasını bekliyor. Bu seviye şirketin uzun vadeli 2,0–2,5x hedefinin üzerinde bulunuyor ve toplantının finansal açıdan en önemli mesajlarından biri olarak öne çıkıyor.

- **2026 yatırım harcaması beklentisi yaklaşık 1 milyar dolar aşağı çekildi.** Brüt yatırım harcaması beklentisi 4,5–5,0 milyar dolar seviyesine çekilirken, gerçekleşmenin bandın alt sınırına yakın olması bekleniyor. Filo büyüklüğünün yıl sonunda 563 uçaktan yaklaşık 580 uçağa ulaşması hedefleniyor.

• **2027 yakıt riski daha yüksek.** Şirketin 2026 yakıt hedge oranı yaklaşık %48–50 seviyesindeyken, 2027 için bu oran yalnızca %8 seviyesinde. Yönetim, Brent ile jet yakıtı arasındaki korelasyonun zayıflaması nedeniyle hedge stratejisini gas oil ve doğrudan jet yakıtını da kapsayacak şekilde genişletmek üzere çalışıyor.

• **3Ç26 için güçlü operasyonel görünüm sunuluyor ancak marj beklentisinin tanımı netleştirilmeli.** Şirket 3Ç26'da kapasitenin %3–6, gelirin orta-yüksek onlu yüzdelerde artmasını, yakıt hariç birim maliyetin orta tek haneli yükselmesini ve %20–25 marj elde edilmesini bekliyor. Ancak toplantıda %20–25 olarak ifade edilen marjın FAVÖK mü yoksa FAVKÖK mü olduğu konusunda tanım farklılığı bulunuyor.

2Ç26'da Kârlılığın Ana Belirleyicisi: Yakıt Maliyetleri

2Ç26'da esas faaliyet kârlılığındaki bozulmanın ana kaynağı yakıt maliyetleri oldu. Birim gelir, kur etkisi ve doluluk oranı faaliyet kârlılığına sırasıyla 874 milyon dolar, 299 milyon dolar ve 106 milyon dolar katkı sağlarken, yakıt kalemi tek başına 1,31 milyar dolarlık negatif etki yarattı.

Yakıt dışı birim maliyet 370 milyon dolar, enflasyon-kur farkı 155 milyon dolar ve hacim etkisi 148 milyon dolar ek baskı oluşturdu. Şirketin fiyatlama aksiyonları, ek gelirler ve kargo fiyatlaması sayesinde yakıt maliyetindeki artışın yaklaşık %80'inin gelire yansıtıldığı ifade edildi. Ancak bu güçlü fiyatlama performansına rağmen faaliyet kârının zarara dönmesi, maliyet şokunun büyüklüğüne işaret ediyor.

Şirketin 100 ASK başına yakıt tüketiminin %2,1 azalması ise filo yenileme ve operasyonel verimlilik tarafındaki kazanımların sürdüğünü gösteriyor.

Kargo Gelirleri Güçlü, Ancak Kalıcılık Sorgulanıyor

Kargo operasyonu 2Ç26'da şirketin en güçlü gelir kalemlerinden biri oldu. Kargo geliri %58 artışla 1,27 milyar dolara yükselirken, ilk yarıda gelir %44,1 artışla 2,25 milyar dolara ulaştı. Taşınan tonaj %13,3 artışla 1,16 milyon tona yükselirken, kargonun toplam gelir içerisindeki payı %14,1'den %17,2'ye çıktı.

İlk yarıda gerçekleşen yaklaşık 2,3 milyar dolarlık gelir artışının yaklaşık %31'i kargo operasyonundan geldi. Şirket 2026 genelinde kargo gelirlerinde %25–30, tonajda %6–8 ve birim fiyatlarda %20'nin üzerinde büyüme bekliyor.

Bununla birlikte yönetimin mevcut kargo fiyatlama ortamının 2027'ye taşınacağı konusunda temkinli olması önemli. Mevcut güçlü fiyatlamanın temelinde jeopolitik gelişmeler nedeniyle arzın daralması ve e-ticaret talebinin güçlü seyretmesi bulunuyor. Dolayısıyla kargo gelirlerindeki yüksek büyümenin önemli bir kısmını konjonktürel olarak değerlendiriyoruz.

Orta Doğu Operasyonlarında Normalleşme Henüz Gerçekleşmedi

Orta Doğu operasyonlarında kapasite kaybı devam ederken birim gelirlerde artış görüldü. 2Ç26'da kapasite %48,3 azalırken birim gelir %18,6 yükseldi.

Savaş öncesinde 12 ülke ve 28 destinasyondan oluşan ağ bugün 9 ülke ve 14 destinasyona gerilemiş durumda. Haftalık sefer sayısı yaklaşık 400'den 300'e düşerken İran tamamen kapalı, Kuveyt, Erbil ve Bahreyn operasyonları ise geçici olarak durdurulmuş durumda.

Rakip Körfez taşıyıcılarının kapasitesini yeniden artırmasıyla savaş döneminde oluşan rekabet avantajı da zayıflıyor. Dolayısıyla THY açısından gelir tarafındaki avantajın önemli bölümü ortadan kalkarken, düşük uçak kullanım oranı ve kapasite kaybının maliyet tarafındaki etkileri devam ediyor.

Buna karşın dönem içerisinde kazanılan yaklaşık 100 yeni slotun 38'inin kalıcı hale gelmesi ve müşteri tabanının %5'ini oluşturan ilk kez uçan yolcular, şirket açısından kalıcı kazanımlar olarak öne çıkıyor.

Yakıt Dışı Maliyetlerde Baskı Sürüyor

Yakıt hariç birim maliyet 2Ç26'da %15,7, 6A26'da ise %12,2 arttı. Artışın yaklaşık yarısı personel giderlerinden kaynaklandı. Türkiye'deki enflasyonun bütçe varsayımının üzerinde gerçekleşmesi ve şirket giderlerinin yaklaşık %30'unun TL cinsinden olması, dolar bazında personel maliyetlerini yukarı çekti.

Bunun yanı sıra bakım faaliyetlerinin yeniden takvimlenmesi yaklaşık 1,5 puan, GTF motor kaynaklı sorunlar ise yaklaşık 2 puanlık maliyet baskısı yarattı.

Şirket 3Ç26'da yakıt hariç birim maliyet artışının orta tek haneye gerilemesini bekliyor. Bunun yanında yıl genelinde 300 milyon dolara kadar tasarruf, 2Y26'da personel giderlerinde 200 milyon dolar iyileşme ve TKConnect ile yıllık 100 milyon dolarlık dağıtım maliyeti tasarrufu hedefleniyor.

Öte yandan yerde bekleyen uçak sayısının mevcut 40 seviyesinden yıl sonunda 50–55 seviyesine yükselmesinin maliyetleri olumsuz etkileme potansiyeli bulunuyor.

Kaldıraçta Belirgin Artış Beklentisi

Toplantının finansal açıdan en önemli mesajlarından biri yıl sonu net borç/FAVÖK beklentisinin 3,3x olarak açıklanması oldu.

2025 sonunda 1,6x olan oran son on iki aylık dönemde 2,1x seviyesine yükselmiş durumda. Yönetim 2026 sonunda 3,3x seviyesini bekliyor. Bu oran şirketin uzun vadeli 2,0–2,5x hedefinin üzerinde bulunuyor.

İlk yarıda firmaya serbest nakit akışı 1,94 milyar dolardan 517 milyon dolara gerilerken, brüt yatırım harcaması 1,93 milyar dolardan 3,11 milyar dolara yükseldi. Şirket bu nedenle yıllık yatırım planını yaklaşık 1 milyar dolar aşağı çekerek 4,5–5,0 milyar dolar seviyesine indirdi.

Yıl sonu 3,3x net borç/FAVÖK beklentisinin gerçekleşmesi, 2Y26'da marj toparlanmasına rağmen bilanço kaldıraç seviyesinin yüksek kalabileceğine işaret ediyor. Bu nedenle 3Ç26 sonuçlarında yalnızca kârlılık değil, net borç gelişimi de yakından takip edilmelidir.

2027 Yakıt Riski Öne Çıkıyor

2026 yılı için hedge oranı %48–50 seviyesinde bulunurken, 2027 için yalnızca %8 oranında korunma pozisyonu bulunuyor. Şirketin mevcut hedge stratejisi ağırlıklı olarak Brent üzerine kuruluyken, jet yakıtı ile Brent arasındaki farkın açılması ve korelasyonun zayıflaması nedeniyle stratejinin doğrudan jet yakıtı ve gas oil ürünlerini de kapsayacak şekilde genişletilmesi planlanıyor.

Şirketin yıl başındaki Brent varsayımı 65 dolar, jet yakıtı varsayımı 700 dolar seviyesindeyken, güncel beklentiler Brent'te 85 dolar ve jet yakıtında 900–1.000 dolar seviyesine yükselmiş durumda. Bu durum bütçeye kıyasla 2–3 milyar dolarlık ilave yakıt maliyeti anlamına geliyor.

Yönetim, petrol fiyatındaki her 1 dolarlık değişimin yıllık yaklaşık 100 milyon dolarlık finansal etki yarattığını belirtti. Bu nedenle 2027 hedge oranı, şirketin gelecek yıl kârlılık görünümünün en önemli risklerinden biri olarak öne çıkıyor.

3Ç26 Beklentileri

Şirket 3Ç26 için:

- Kapasite büyümesi: %3–6
- Gelir büyümesi: orta-yüksek onlu yüzdeler
- Yakıt hariç birim maliyet artışı: orta tek hane
- Marj: %20–25

bekliyor.

Yönetim marj beklentisinin üst bandına yakın bir gerçekleşme beklediğini ifade etti. Rezervasyonlarda çift haneli büyüme görülürken, Eylül-Kasım döneminin güçlü geçmesi bekleniyor. Birim fiyatların %6–8 yukarıda seyrettiği belirtilirken, yolcu uçuş yükümlülüklerinin 3,1 milyar dolardan 4,2 milyar dolara yükselmesi de talep görünümünü destekliyor.

AJet

AJet ilk yarıyı 89 uçak, 175 hat ve 11,8 milyon yolcu ile tamamladı. Doluluk oranı 4 puan artışla %85,1'e yükselirken, uluslararası kapasitenin toplam kapasite içerisindeki payı %59,6'dan %62,7'ye çıktı.

Gelirin yaklaşık %30, birim gelirin %18 arttığı ve ek gelirlerin %75 büyüterek toplam gelir içerisindeki payının %15'e ulaştığı belirtildi.

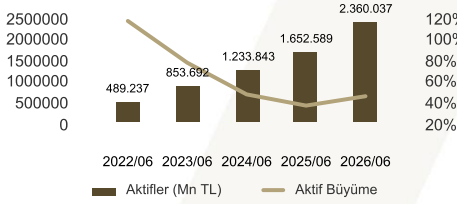
Bununla birlikte AJet'in Orta Doğu ağırlığının daha yüksek olması nedeniyle savaş kaynaklı etkiler ana ortaklığa göre daha belirgin oldu ve 2026 için planlanan kapasitenin yaklaşık %10'u iptal edildi.

Genel Değerlendirme

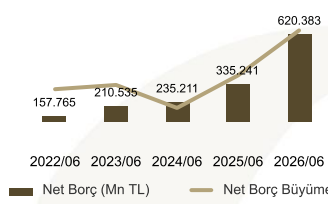
THYAO açısından 2Ç26 sonuçlarını operasyonel olarak zayıf, ancak 3Ç26 için toparlanma beklentisinin güçlü olduğu bir dönem olarak değerlendiriyoruz. 2Ç26 toplantısını kârlılık açısından zayıf, beklentiler açısından ise yüksek hassasiyet içeren bir toplantı olarak görüyoruz. Olumlu tarafta; güçlü rezervasyon görünümü, fiyatlama gücü, kargo gelirlerindeki büyüme, yakıt tüketimindeki verimlilik kazanımları, AJet'in uluslararası büyümesi ve şirketin uzun vadeli maliyet avantajı öne çıkıyor. Buna karşılık yüksek yakıt maliyetleri, yakıt dışı birim maliyetlerdeki çift haneli artış, Orta Doğu operasyonlarındaki kapasite kaybı, kargo gelirlerindeki güçlü fiyatlamasının sürdürülebilirliğine ilişkin belirsizlik ve özellikle yıl sonunda 3,3x'e yükselmesi beklenen net borç/FAVÖK oranı temel risk unsurları olarak öne çıkıyor. Ayrıca kargo fiyatlarının 2027'ye taşınıp taşınmayacağı ve 2027 yakıt hedge oranının mevcut seviyesinden ne ölçüde artırılıp azaltılacağı orta vadeli değerlendirme açısından kritik olacaktır. **425,96 TL hedef fiyatımızı ve "AL" önerimizi koruyoruz.**

Aktifler (Mn TL)	2025/12	2026/03	2025/06	2026/06	Değ.	Dikey
Dönen Varlıklar	436.412	485.646	397.076	512.191	29%	22%
Nakit ve Benzerleri	86.035	71.141	98.791	80.346	-19%	3%
Ticari Alacaklar	45.791	61.676	40.762	69.062	69%	3%
Stoklar	41.472	47.665	31.937	51.528	61%	2%
Duran Varlıklar	1.560.333	1.672.387	1.255.513	1.847.846	47%	78%
Finansal Yatırımlar	114.960	131.760	55.164	151.206	174%	6%
Maddi Duran Varlıklar	362.618	384.091	302.225	420.999	39%	18%
Maddi Olmayan Duran Varlıklar	8.867	8.928	6.926	6.642	-4%	0%
Toplam Varlıklar (Aktifler)	1.996.745	2.158.033	1.652.589	2.360.037	43%	100%
Pasifler (Mn TL)	2025/12	2026/03	2025/06	2026/06	Değ.	Dikey
Kısa Vadeli Yükümlülükler	442.076	498.369	431.666	566.751	31%	24%
Kısa Vadeli Borçlanmalar	70.069	71.774	54.299	72.728	34%	3%
Uzun Vadeli Borçlanmaların Kısa Vadeli Kısımları	92.367	94.816	84.025	114.529	36%	5%
Ticari Borçlar	78.640	74.701	65.696	85.355	30%	4%
Uzun Vadeli Yükümlülükler	643.413	693.301	468.803	774.833	65%	33%
Uzun Vadeli Borçlanmalar	601.817	647.365	446.268	726.977	63%	31%
Toplam Yükümlülükler	1.085.489	1.191.670	900.469	1.341.584	49%	57%
Toplam Özkaynaklar	911.222	966.388	752.073	1.018.517	35%	43%
Ödenmiş Sermaye	1.380	1.380	1.380	1.380	0%	0%
Geçmiş Yıl Karları veya Zararları	332.426	450.325	332.482	450.325	35%	19%
Net Dönem Karı veya Zararı	118.117	9.856	24.935	18.766	-25%	1%
Toplam Kaynaklar (Pasifler)	1.996.745	2.158.033	1.652.589	2.360.037	43%	100%

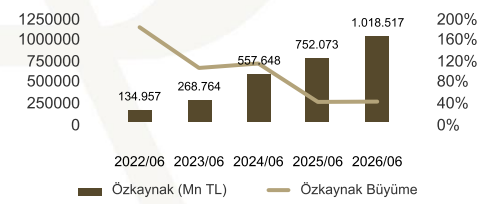
Aktifler ve Aktif Büyüme



Net Borç ve Net Borç Büyüme

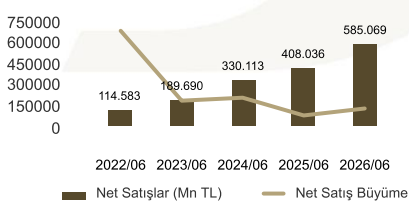


Özkaynak ve Özkaynak Büyüme

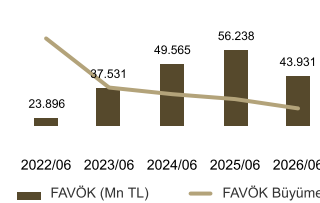


Gelir Tablosu (Mn TL)	2025/12	2026/03	2025/06	2026/06	Değ.	Dikey
Net Satışlar	955.472	257.961	408.036	585.069	43%	100%
Satışların Maliyeti	799.912	236.393	351.890	542.482	54%	93%
Brüt Kar (Zarar)	155.560	21.568	56.146	42.587	-24%	7%
Faaliyet Giderleri	92.025	28.665	42.861	57.321	34%	10%
Genel Yönetim Giderleri	20.774	7.544	9.747	13.300	36%	2%
Pazarlama Giderleri	71.251	21.121	33.114	44.021	33%	8%
Araştırma ve Geliştirme Giderleri	0	0	0	0	-	0%
Net Esas Faaliyet Karı veya Zararı	63.535	-7.097	13.285	-14.734	-	-3%
Esas Faaliyetlerden Diğer Gelirler	30.134	9.214	12.543	13.782	10%	2%
Esas Faaliyetlerden Diğer Giderler	3.540	4.568	1.299	4.146	219%	1%
Esas Faaliyet Karı veya Zararı	90.129	-2.451	24.529	-5.098	-	-1%
FAVÖK (Faiz, Amortisman, Vergi Öncesi Kar)	158.217	21.261	56.238	43.931	-22%	8%
Finansman Gelirleri	30.150	5.923	18.461	10.128	-45%	2%
Finansman Giderleri	41.809	14.443	34.988	31.324	-10%	5%
Vergi Öncesi Kar veya Zarar	137.578	4.408	28.985	14.006	-52%	2%
Ana Ortaklık Dönem Karı veya Zararı	118.208	9.915	25.013	18.864	-25%	3%

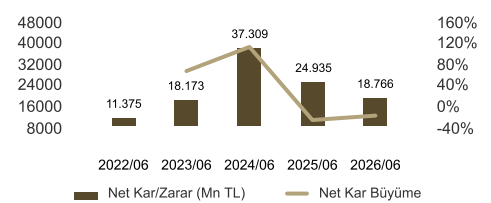
Net Satışlar ve Net Satış Büyüme



FAVÖK ve FAVÖK Büyüme

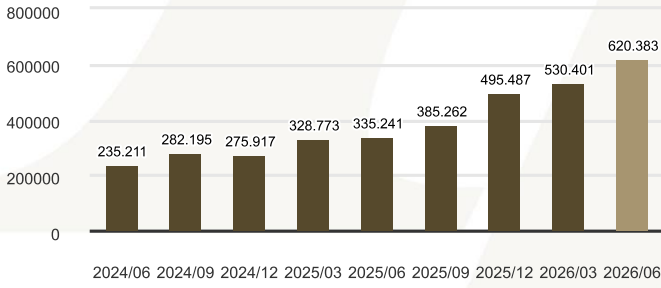


Net Kar/Zarar ve Net Kar Büyüme

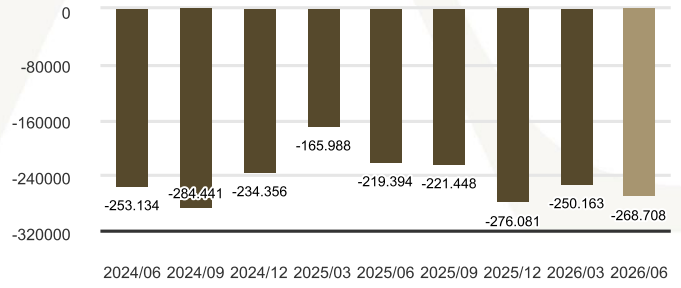


Finansal Oranlar	2025/12	2026/03	2025/06	2026/06
Likidite Oranları				
Nakit Oran	60,8	56,9	57,8	51,8
Cari Oran	1,0	1,0	0,9	0,9
Faaliyet Oranları				
Stok Devir Süresi (Gün)	15,8	16,6	13,4	16,4
Alacak Devir Süresi (Gün)	16,7	17,3	17,0	18,1
Ticari Borç Devir Süresi (Gün)	30,0	27,7	31,2	27,8
Nakit Döndürme Süresi (Gün)	2,5	6,1	-0,8	6,6
Finansal Yapı Oranları				
Dönen Varlıklar / Aktifler	21,9	22,5	24,0	21,7
Duran Varlıklar / Aktifler	78,1	77,5	76,0	78,3
Toplam Borç / Aktifler	54,4	55,2	54,5	56,8
Toplam Borç / Özsermaye	119,1	123,3	119,7	131,7
Yabancı Para Net Pozisyonu (Mn TL)	-276.081,0	-250.163,0	-219.394,0	-268.708,0
Yabancı Para Net Pozisyonu / FAVÖK	-174,5	-147,8	-153,5	-184,2
Net Borç (Milyon TL)	495.487,0	530.401,0	335.241,0	620.383,0
Net Borç / FAVÖK (Yıllık)	3,1	3,1	2,3	4,3
İhracat Oranı (%)	88,0	89,4	87,9	88,8
Karlılık Oranları				
Aktif Karlılığı	7,0	0,5	1,7	0,9
Aktif Karlılığı (Yıllık)	7,0	7,0	7,0	5,6
Özsermaye Karlılığı	14,9	1,2	3,8	2,1
Özsermaye Karlılığı (Yıllık)	14,9	15,4	15,4	12,7
Esas Faaliyet Kar Marjı	6,6	-2,8	3,3	-2,5
Esas Faaliyet Kar Marjı (Yıllık)	6,6	6,4	7,5	3,1
FAVÖK Marjı	16,6	8,2	13,8	7,5
FAVÖK Marjı (Yıllık)	16,6	16,3	17,4	12,9
Net Kar Marjı	12,4	3,8	6,1	3,2
Net Kar Marjı (Yıllık)	12,4	12,5	12,3	9,9

Net Borç (Mn TL)



Yabancı Para Net Pozisyonu (Mn TL)



Değerleme Oranları

Karlılık Oranları

	Piyasa Değeri (Mn TL)	Defter Değeri (TL)	PD / DD	F / K	FD / FAVÖK	FD / Net Satış	Esas Faaliyet Kar Marjı	FAVÖK Marjı	Net Kar Marjı	Özser. Karlılığı	Aktif Karlılık	FAVÖK Yıllık (Mn TL)	FAVÖK Çeyrek (Mn TL)	Net Kar Yıllık (Mn TL)	Net Kar Çeyrek (Mn TL)
THYAO	433.320,00	738,01	0,43	3,87	7,22	0,93	3%	13%	10%	2%	1%	145.910	22.670	112.059	8.949
TAVHL	103.171,88	227,51	1,26	19,56	6,84	2,07	19%	30%	6%	1%	0%	28.292	8.828	5.274	3.518
PASEU	121.564,80	6,19	29,14	118,33	1.858,84	57,44	2%	3%	48%	1%	0%	66	138	1.027	8
PGSUS	78.250,00	0,00	0,68	9,07	6,89	1,52	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RYSAS	50.040,00	0,00	1,85	14,87	10,34	4,23	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GRSEL	34.756,50	0,00	2,80	11,69	8,67	2,87	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CLEBI	35.259,30	0,00	4,32	11,20	7,50	2,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HRKET	11.185,92	0,00	1,47	-	12,18	2,64	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TUREX	7.214,40	0,00	0,88	11,62	3,50	0,90	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HOROZ	5.026,61	0,00	1,22	-	5,40	0,65	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ulaştırma Ort.			1,52	18,43	10,01	1,07	6%	11%	5%	9%	2%	-	-	-	-
XU100			1,33	18,45	12,77	1,21	6,0%	10,4%	5,3%	10,7%	-	-	-	-	-

Ahlatcı Yatırım Araştırma Departmanı Tarafından Hazırlanmıştır.

Bizi seçtiğiniz için teşekkürler.

GENEL MÜDÜRLÜK

İstanbul Genel Müdürlük Merkez Ofis
Yamanevler Mahallesi Ahmet Tevfik İleri Caddesi
No:22-26 İç Kapı No:49 Ümraniye / İstanbul

ŞUBELERİMİZ

İstanbul Sarıyer Şube
Sarıyer Mahallesi Meserburnu Caddesi No: 25 Sarıyer / İSTANBUL
Çorum Şube
Gülübey Mahallesi, Eğridere Sokak No:17 Merkez / ÇORUM

İRTİBAT BÜROLARIMIZ

Ankara İrtibat Bürosu

Söğütözü Caddesi No:2 Koç Kuleleri B Blok No:16 Söğütözü Çankaya/
ANKARA

Denizli İrtibat Bürosu

Gazi Mustafa Kemal Bulvarı Bina No: 53 Kat:4 Bağımsız Bölüm
Pamukkale/DENİZLİ

Isparta İrtibat Bürosu

Çelebiler Mahallesi, Cadde 112, No:7, İç Kapı No: 11, 32000 Merkez/
İSPARTA

İstanbul Bağdat Caddesi İrtibat Bürosu

Feneryolu Mahallesi Gazi Muhtar Paşa Sk. No:59 Feneryolu Sitesi
D:204 K:2 Kadıköy/İstanbul

İstanbul Göktürk İrtibat Bürosu

Göktürk Merkez Mah. İstanbul Cad. Telekom Sk. No:2 İç Kapı No: 36
34077 Eyüpsultan/İSTANBUL

İstanbul Maslak İrtibat Bürosu

Maslak Mahallesi, Taşyoncası Sokak T4a Blok
Kat: -1 NO: 256 Maslak 34485 Sarıyer / İSTANBUL

İzmir İrtibat Bürosu

Mansuroğlu Mah. 1593/1 Sok. Lider Centrio C Blok No:6 K2:D17
Bayraklı/İZMİR

Gaziantep İrtibat Bürosu

Batıkent Mah. Kürşat Tüzmen Bulvarı 9075 Sok. Trio Terrace Kat : 1 B
Blok NO:31 Şehitkamil/GAZİANTEP

Konya İrtibat Bürosu

Musella Bağları Mah. Kule Cad. Kule Plaza İş Merkezi K:13 N:2/18
Selçuklu/KONYA

Mersis No: **0010056453000026**

Sermaye Piyasası Kurulunun "Yatırım Hizmetleri ve Faaliyetleri İle Yan Hizmetlere İlişkin Esaslar" Hakkında Tebliği
Uyarınca Yayınlanması Zorunlu Olan

Burada yer alan yatırım, bilgi, yorum ve tavsiyeler yatırım danışmanlığı kapsamında değildir. Yatırım danışmanlığı hizmeti, yetkili kuruluşlar tarafından kişilerin risk ve getiri tercihleri dikkate alınarak kişiye özel sunulmaktadır. Burada yer alan yorum ve tavsiyeler ise genel niteliktedir. Bu tavsiyeler mali durumunuz ile risk ve getiri tercihlerinize uygun olmayabilir. Bu nedenle, sadece burada yer alan bilgilere dayanarak yatırım kararı verilmesi beklentilerinize uygun sonuçlar doğurmayabilir.