



BORLEASE

Borlease Otomotiv A.Ş.

Araç kiralama sektör raporu

Aralık 2022

Önemli Not

Bu rapor («Rapor»), KPMG Yönetim Danışmanlığı A.Ş. («KPMG») tarafından Borlease Otomotiv A.Ş. («Borlease») için aşağıda belirtilen kapsam ve kapsam sınırlamaları doğrultusunda hazırlanmıştır. Rapor, yalnızca Borlease'in faaliyet gösterdiği uzun dönem araç kiralama («Operasyonel kiralama») ve kısa dönem araç kiralama («Rent a car») pazarlarının analiz edilmesi amacıyla Eylül 2022 – Aralık 2022 tarih aralığında yapılan çalışmalar neticesinde hazırlanmıştır. Rapor, farklı bir amaç ya da farklı bir içerikte kullanılamaz ve raporun içeriği ya da bu rapora dayalı olarak karar alma, üçüncü taraflara raporlama gibi işlemler de dahil olmak üzere yapılabilecek herhangi bir işlem hakkında KPMG'nin hiçbir sorumluluğu bulunmamaktadır.

Rapor, Borlease ve KPMG arasında imzalanan sözleşmenin esaslarına dayanarak, yalnızca Borlease'in kullanımı için hazırlanmıştır. Rapor ve/veya Rapor'un herhangi bir içeriği hakkında, Borlease dışında herhangi bir üçüncü taraf ya da taraflara karşı KPMG sorumluluk, yükümlülük ve görev kabul etmemektedir.

Rapor'da yer alan bilgilerin dayandığı verilerin büyük bölümü kamuya açık kaynaklardan elde edilmiş olan masaüstü araştırmalara, Borlease'in geçmiş deneyimine, KPMG'nin geçmiş deneyimine ve sektörde yer alan çeşitli profesyoneller ile yapılan görüşmelerde alınan bilgilere dayanmaktadır. Rapor'un uygun bölümlerinde ilgili referanslar verilmiştir. Rapor'un birinci bölümü olan uzun dönem araç kiralama için sektör hakkındaki temel bilgiler Tüm Oto Kiralama Kuruluşları Derneğinin («TOKKDER») kamuya açık raporlarından alınan veriler ışığında hazırlanmıştır. Rapor'un ikinci bölümü olan kısa dönem araç kiralama ve ilgili pazar hacmi ise Bankalararası Kart Merkezi'nin («BKM») kamuya açık olan araç kiralama verileri ve sektörde yer alan çeşitli profesyoneller ile yapılan görüşmelerde araç parkı, doluluk, ortalama araç fiyatı gibi sorularımıza aldığımız cevaplara istinaden yapılan hesaplamalarımız ile oluşturulmuştur.

KPMG söz konusu bilgilerin doğruluğu ve bütünlüğüne ilişkin hiçbir sorumluluk kabul etmemekte olup, doğrulama imkanı olmaksızın söz konusu bilgilerin doğruluğuna ve bütünlüğüne güvenmiştir. Ayrıca, Rapor'da yer alan analizlerden elde edilen sonuçlar Rapor'un yazım tarihinde mevcut olan bilgilere dayalı olup, sonraki dönemlerde yapılacak değerlendirmeler için dayanak teşkil etmemektedir.

KPMG veya Borlease tarafından ya da onlar adına bunların ortakları, çalışanları, acenteleri ya da herhangi bir başka kişi tarafından Rapor'da veya erişime açılan sözlü açıklamalarda yer alan bilgilerin tamlığı, kesinliği veya doğruluğu hakkında açık ya da zımni hiçbir beyan ya da garanti verilmemektedir ve Rapor'a ilişkin hiçbir sorumluluk ya da yükümlülük kabul edilmeyecektir.

Rapor'a ait fikri mülkiyet ve diğer mülkiyet hakları KPMG ve/veya Borlease'e aittir ve bu Rapor'a ilişkin tüm haklar, açıkça temin edilmediği sürece saklıdır.

Rapor sadece bilgi amaçlı olup, finansal veya diğer profesyonel tavsiyede bulunmaya yönelik değildir. Bilhassa, Rapor herhangi bir yatırım, iştirak, çıkış kararına veya Rapor'da değinilen piyasa ve şirketlerin kullanımına dayanak teşkil etmemektedir. Hem KPMG hem de Borlease, Rapor'un ve içeriğinin kullanılmasından (veya kullanılmamasından) ve Rapor'un ve içeriğinin kullanılmasına (veya kullanılmamasına) bağlı alınan eylem ve kararlardan kaynaklanan hiçbir yükümlülüğü kabul etmeyecektir.

İçindekiler

| | Sayfa |
|-----------------------------------------|--------------|
| Uzun dönem araç kiralama pazarı | 4 |
| • Pazara genel bakış | 5 |
| • Pazar büyüklüğü | 6 |
| • Araç segmentleri ve sözleşme süreleri | 7 |
| • Araç yakıt tipleri | 8 |
| • Pazarı etkileyen faktörler | 9 |
| • Otomotiv sektörü mega trendleri | 10 |
| • Trendler | 11 |
| Kısa dönem araç kiralama pazarı | 13 |
| • Pazara genel bakış | 14 |
| • Pazar büyüklüğü | 15 |
| • Araç segmentleri ve ofis lokasyonları | 16 |
| • Türkiye'nin makroekonomik görünümü | 17 |
| • Pazarı etkileyen faktörler | 18 |
| • Trendler | 20 |
| • Covid-19'un sektöre etkisi | 21 |

01

Uzun dönem araç kiralama pazarı

Uzun dönem araç kiralama pazarında öne çıkan noktalar

~240 bin araç

Sektördeki tahmini 2022 yılı araç parkı ortalaması

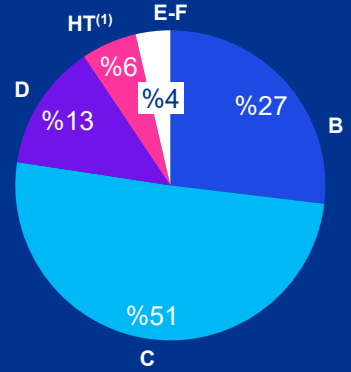
Müşteri başına düşen araç sayısındaki büyüme

%10,7

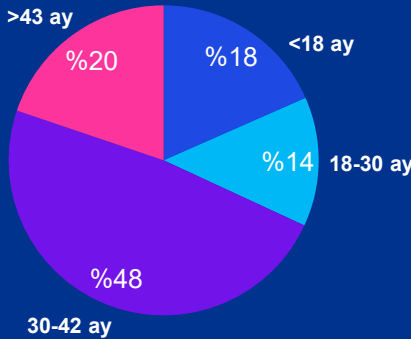
2017-2021
YBBO

Araç segmentleri

Güncel filoda C segmentinin yüksek payı

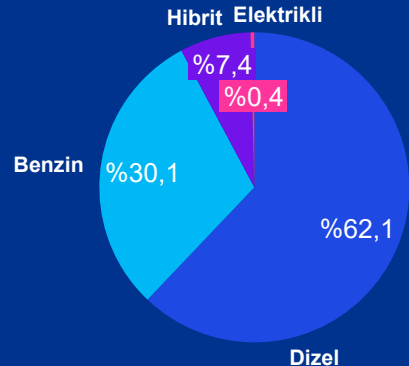


Sözleşme süreleri



Güncel sözleşme süreleri dağılımı incelendiğinde, en büyük payın 30-42 ay arasında olduğu gözlemlenmekle beraber 18 aydan az ve 43 aydan fazla vadeli sözleşmelerin payı artış eğilimindedir.

Yakıt tipleri



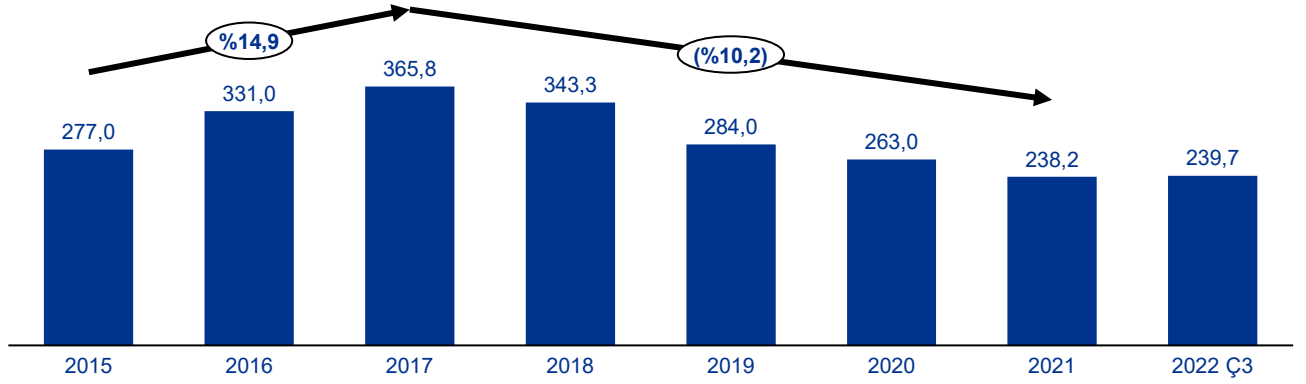
En büyük paya sahip olan dizel araçlar, 2020 itibarıyla benzinli, hibrit ve elektrikli araçlar karşısında pay kaybetmeye başlamıştır.

Not: (1) HT: Hafif ticari araç
Kaynak: TOKKDER Raporları, Masaüstü araştırması

Operasyonel kiralama pazarındaki araç parkı 2018 yılından itibaren bir düşüş trendi sergilese de 2022 yılı içerisinde bu düşüşün durduğu gözlemlenmektedir

Uzun dönem araç kiralama sektörü toplam araç sayısı

Bin adet



Kaynak: TOKKDER Raporları

Türkiye’de yaygın bir kullanım olan operasyonel araç kiralama için araç kiralama sektörünün çatı kuruluşu Tüm Oto Kiralama Kuruluşları Derneği (TOKKDER) her yıl katılımcı birçok firmanın da desteğiyle birlikte raporlar yayınlamaktadır. Derneğin yaptığı çalışmaya 2022 yılında 16 şirket katılmış ve katılımcılardan toplanan veriler ışığında çalışmayı düzenleyen kuruluş tarafından sektör tahminleri yayınlanmıştır. TOKKDER bu şirketlerin 2021 yılında sektörün %71,8’ini, 2022 3. çeyrek itibarıyla sektörün %72,4’ünü temsil ettiğini belirtmektedir.

Operasyonel kiralama sektöründeki araç parkı 2018 yılından itibaren bir düşüş trendine girmiştir ve yaklaşık %10,2’lik bir YBBO ile küçülerek 2021 yılında 238,2 binlik araç parkına gerilemiştir. 2022 yılı üçüncü çeyrek verilerine göre ise 5 yıl aradan sonra pazardaki araç parkı az da olsa bir artış göstererek 239,7 bin seviyelerine gelmiştir. Sektörde tecrübeli profesyoneller ekonomik toparlanma periyodunun ardından araç parkında yeniden artış olacağını belirtmektedirler.

Toplam araç parkındaki 2018 yılında başlayan düşüşün temel nedeni olarak 2018’in Temmuz ayındaki kur artışının sektörü olumsuz olarak etkilemesi gösterilmektedir.

Aynı zamanda operasyonel kiralama sözleşmelerinin %70’inden fazlası yabancı para cinsinden gerçekleşmekteyken Türk Parası Kıymetini Koruma kapsamında, 2018 Eylül ayından itibaren araç kiralama sözleşmelerinin tutarların döviz cinsinden belirlenmesi yasaklanmıştır. Aynı dönemde TL kredi faiz oranlarında yaşanan artış ile operasyonel kiralama şirketlerinin müşteriye yansıttıkları maliyetlerde artışlar yaşanmış ve hem arzın hem talebin dalgalanmasıyla pazardaki araç parkının küçülmesi başlamıştır.

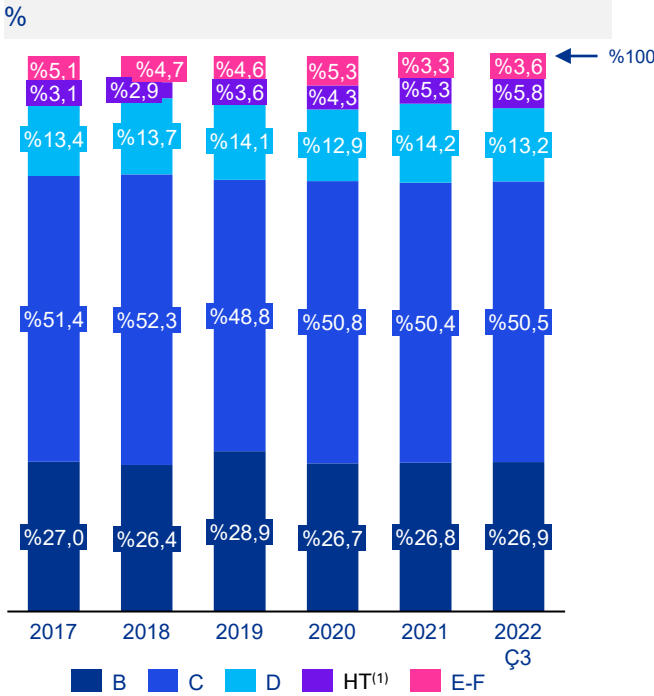
Sektörde araç parkı 2019 yılında da azalarak 284 bin seviyelerine gerilemiş olsa da sektörde yer alan profesyoneller 2019 yıl sonunda toparlanma sinyallerinin alındığını ve pandemi öncesi dönemde geleceğe yönelik umutlu baktıklarını hatırlarında olduğunu belirtmiştir. 2020 yılında pandeminin oluşturduğu belirsizlik ortamı ile araç edinme veya kiralama fikirleri askıya alınmış, operasyonel kiralamaya olan talepte önemli ölçüde azalış yaşanmıştır.

Aynı dönemde etkisini ciddi şekilde göstermeye başlayan küresel ölçekteki çip krizi, lojistik darboğazları, hammadde maliyetlerindeki artış ve tedarik zincirlerindeki aksamalar ile otomotiv sektöründe ve dolayısıyla operasyonel kiralama sektöründe araç bulunabilirliği önemli oranda azalmıştır. 2021 yılında operasyonel kiralama talebinde artış gözlemlenmiş olsa da arzda yaşanan sıkıntılar ile sektör 2021 yılını 238,2 binlik araç parkı ile kapatmıştır. 2022’nin üçüncü çeyreğinde araç parkı 5 yıl aranın ardından az da olsa bir artış göstererek 239,7 bin seviyesine gelmiştir. Operasyonel kiralama alanında uzman kişiler sektörde büyüme potansiyelinin olduğunu ve araç talebinin artacağını, sektörün henüz potansiyeline erişemediğini paylaşmaktadır. Ancak kısa dönemde araç parkının istenilen seviyelere gelmesinin zor olduğunu; tedarik sıkıntısı, yüksek enflasyon, artan maliyetler gibi etkenlerin azalması ile ticari faaliyetin artması ve operasyonel kiralamaya olan talebin artması beklenmektedir.

Kaynak: TOKKDER Raporları, Sektör görüşleri, Global KPMG kaynakları

Pazarda B, C ve D segmenti araçlar öne çıkarken hafif ticari araçların payının arttığı ve sözleşme sürelerinin 18 aydan az ve 43 aydan fazla vadelere kaydığı gözlemlenmektedir

Uzun dönem araç kiralama sektörü araç tipleri



Kaynak: TOKKDER Raporları

Sektördeki sözleşme süreleri incelendiğinde, sürelerin 18 aydan az ve 43 aydan fazla kiralama sürelerine kaydığı gözlemlenmektedir. 2017 yılında operasyonel kiralama süresi 18 aydan az olan sözleşmelerin toplamdaki payı %5,3, 43 aydan fazla olan sözleşmelerin payı ise %9,7 iken 2022'nin üçüncü çeyreği itibarıyla sırasıyla bu paylar %18,4 ve %19,8 seviyelerine yükselmiştir.

Pazar dinamikleri gereği birçok operasyonel kiralama şirketi araçlarını satın alırken kullandıkları finansmanın vadesi ile eşdeğer sürede araçları müşterilerine kiralamaktadır. Güncel durumda uzun vadeli kredi bulmanın zorlaşması ile yeni yapılan sözleşmelerde 18 aydan kısa vadeli kiralama işlemlerinin arttığı gözlemlenmektedir. Bunun başka bir sebebinin ise kiralama maliyetlerinin değişkenliği olan ortamda, sabit fiyat vermenin tercih edilmemesi olduğu tahmin edilmektedir.

Bir yandan ise otomotiv sektöründe yaşanan tedarik problemleri ile müşterilerin istediği donanıma sahip sıfır araç bulunması zorlaşmış bulunmaktadır. Bu çerçevede kiralama süresinin sonuna yaklaşan bazı müşteriler, operasyonel kiralama şirketleri ile mevcut araçlarının sözleşmelerini 12 aylık periyotlar ile uzatmayı tercih etmektedirler. Bu durum pazardaki 43 aydan uzun süreli sözleşmelerin payının giderek artmasına sebebiyet vermektedir. Ek olarak, kurumsal müşteriler yeni araç tedarik sürecinde kaybedilen zamanı kısa dönem araç kiralama çözümleri ile yönetme eğilimi göstermektedir. Bu da kısa dönem araç kiralama sektörünü pozitif yönde etkilemektedir.

Not: (1) HT: Hafif ticari araç

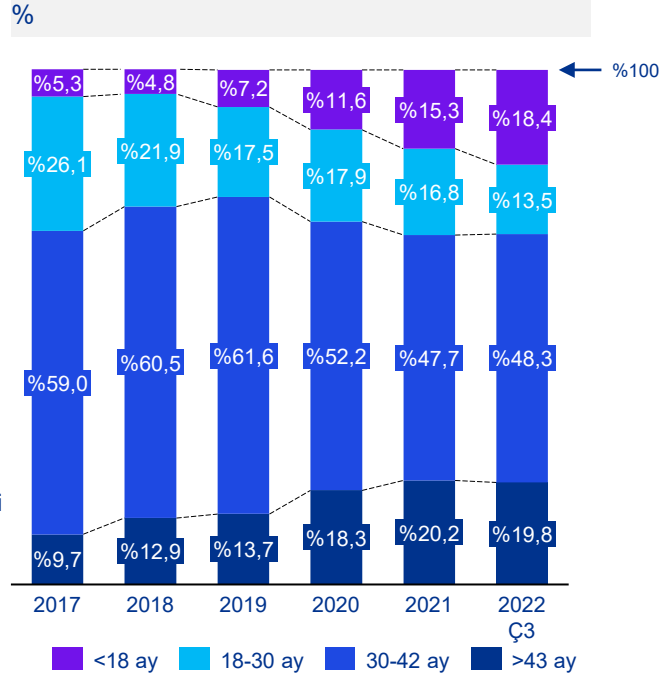
Kaynak: TOKKDER Raporları, Sektör görüşleri, Global KPMG kaynakları

Otomobiller temel olarak segmentlerine ve kasa tiplerine göre sınıflandırılmaktadır. En yaygın ve endüstride geçerli olan segmentler, Avrupa Komisyonu tarafından aracın boyutuna göre belirlenmiş ve harflerle belirtilen sınıflandırmadır. Bu çeşitlemede aracın kullanım amacı, büyüklüğü ve donanım özellikleri belirleyici unsurlardır. Bunlar: A, B, C, D, E, F, J, M, S sınıfı olarak belirtilmektedir.

Türkiye operasyonel araç kiralama sektörünün yaklaşık %90'ını B, C ve D segmentleri oluşturmaktadır. Güncel filonun %26,9'unu B, %50,5'ini C, %13,2'sini D, %5,8'ini HT⁽¹⁾ ve %3,6'sını E-F segmentleri oluşturmaktadır.

En çok tercih edilen B, C ve D segment arabaların sektörteki payını ilerleyen yıllarda da koruyacağı beklenmektedir. 2018 sonunda operasyonel araç kiralama sektörünün filosundaki payı %2,9 olan hafif ticari araçların payı 2022 yılının üçüncü çeyreğinde yüzde 5,8'e yükselmiştir. Bu durumun temel nedeni kurumsal sayılamayacak daha küçük ve orta ölçekli şirketlerin araçlarını özmal olarak temin etmek yerine operasyonel kiralama yönellerinin yansıması olarak değerlendirilmektedir. Premium segment olarak değerlendirilen E-F segment araçlar ise artan araç maliyetleri sebebiyle daha az tercih sebebi olmakta ve toplamdaki payını kaybetmektedir.

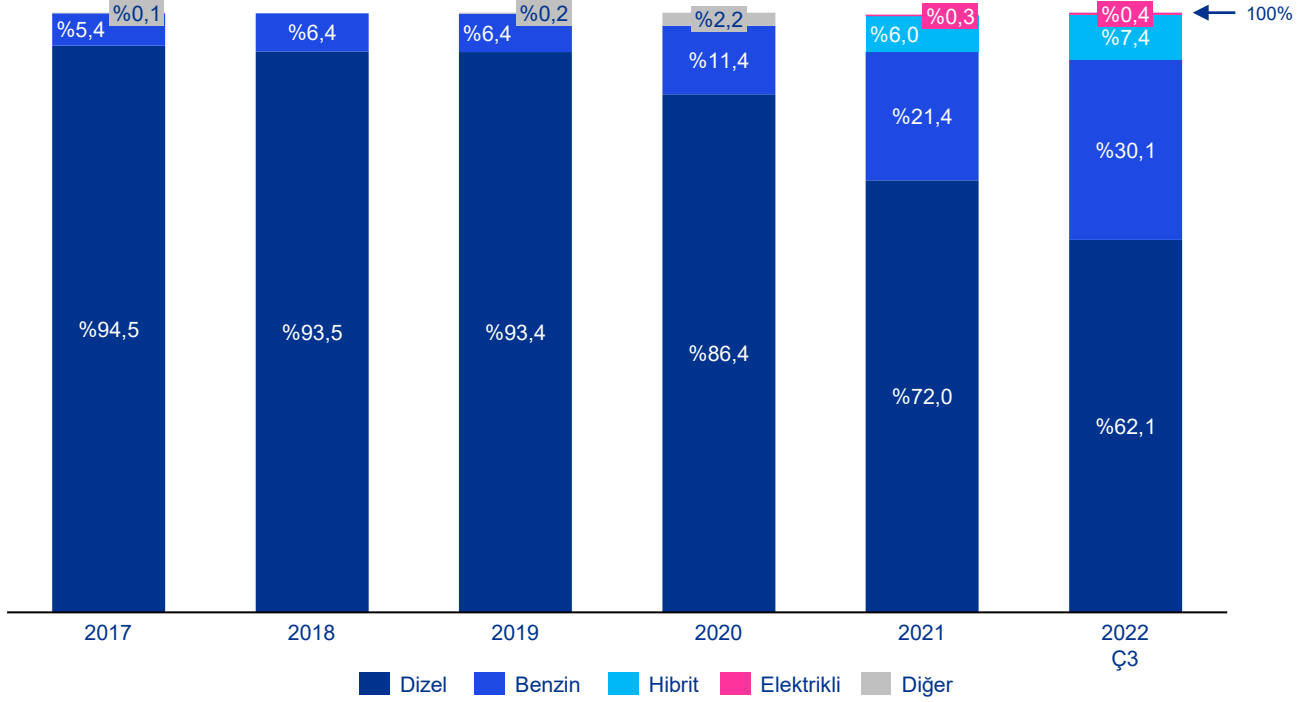
Uzun dönem araç kiralama sektörü sözleşme süreleri



Kaynak: TOKKDER Raporları

Operasyonel kiralama pazarında en büyük paya sahip olan dizel araçlar, 2020 itibarıyla benzinli, hibrit ve elektrikli araçlar karşısında pay kaybetmeye başlamıştır

Uzun dönem araç kiralama sektörü araç yakıt tipleri



Kaynak: TOKKDER Raporları

2017 yılında operasyonel kiralama pazarının yaklaşık %95'ini dizel araçlar oluştururken, 2022 yılında dizel araçların payı %62 seviyelerine gerilemiştir. 2022 yılında benzinli araçların payı %30,1, hibrit araçların payı %7,4, elektrikli araçların payı ise %0,4 olarak gerçekleşmiştir.

Yakın geçmişe kadar otomotiv sektörüne paralel olarak operasyonel kiralama sektörünün de önemli bir bölümünü dizel arabalar oluşturmaktaydı. Bu durumun temel sebepleri dizel yakıt fiyatlarının benzine kıyasla daha ucuz olması ve aynı yakıt miktarı ile dizel yakıt kullanan araçların daha uzun yol yapabilmeleriydi. Dizel araçlar, benzinli muadillerine göre satış fiyatı olarak daha yüksek kalsa da bu iki temel sebep nedeniyle tercih sebebi olmaktaydı.

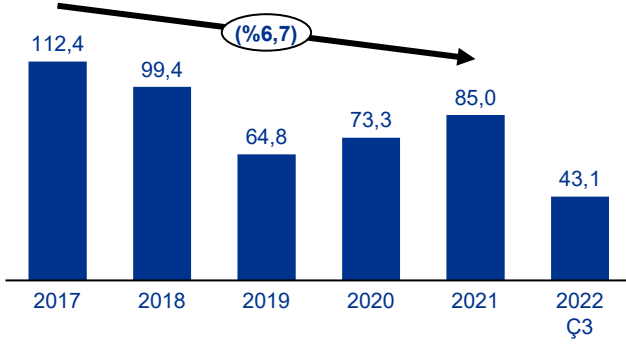
Otomotiv sektörünün, elektrikli ve hibrit araçlar çağına geçmesi ve sürdürülebilirlik konusunun sektörün en önemli gündem maddelerinden biri haline gelmesiyle beraber operasyonel kiralama sektöründe de bu araçlar yerini almaya başlamıştır. 2021'de pazarın toplamda %6,3'ü ve 2022 yılında pazarın toplamda %7,8'ini hibrit ve elektrikli araçlar oluşturarak pazarda kendilerine hızlı bir yer edinmiştir. İçten yanmalı motorlu araçların otomotiv pazarındaki baskın konumunu giderek azaltması, regülasyonlar kapsamında önümüzdeki yıllarda satışlarının azalması ve elektrikli-hibrit araç pazarındaki çeşitliliğin artması ile operasyonel kiralama pazarında da elektrikli-hibrit araçların daha baskın bir konuma gelmesi beklenmektedir.

Kaynak: TOKKDER Raporları, Global KPMG kaynakları

Satılan araç sayısı alınan araç sayısından azken, 2022'nin üçüncü çeyreğinde bu durumun değiştiği ve müşteri sayısındaki düşüşün yavaşladığı gözlemlenmektedir

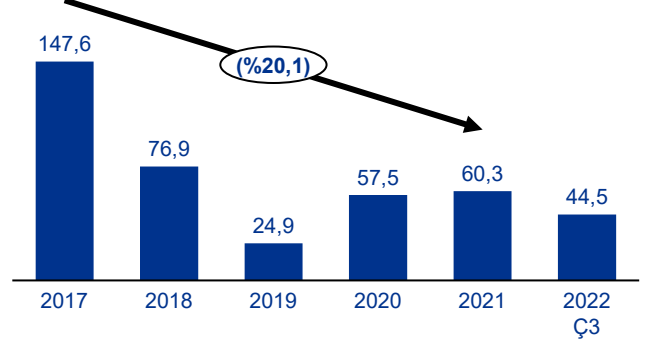
Satılan araç sayısı

Bin adet



Alınan araç sayısı

Bin adet

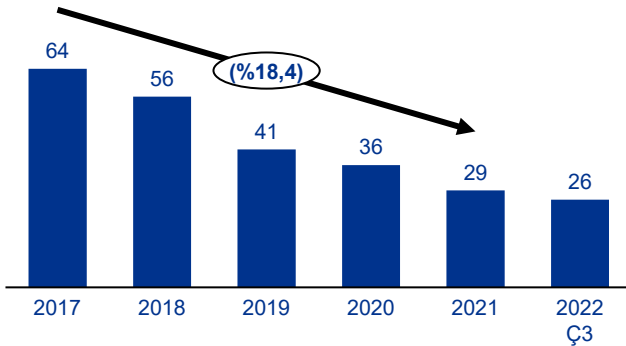


Kaynak: TOKKDER Raporları

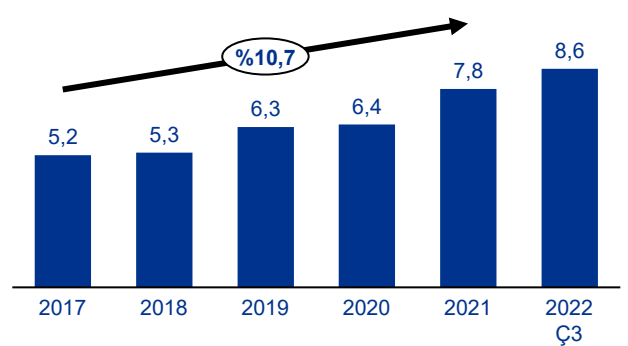
Operasyonel kiralama şirketlerinin son beş buçuk yıllık dönemde aldığı ve sattığı araç sayıları incelendiğinde 2017 ve 2022'nin üçüncü çeyreği haricindeki yıllarda satılan araç sayısının alınan araç sayısından fazla olduğu görülmekte ve pazardaki araç parkı değişimi ile paralel bir trend izlediği gözlemlenmektedir. 2022'nin üçüncü çeyreğinin verilerine göre 4 yılın ardından alınan araç sayısının satılan araç sayısından fazla olduğu gözlemlenmekte ve sektör profesyonellerinin görüşü bu olumlu durumun devam edeceği yönündedir.

Toplam müşteri adedi

Bin kişi



Müşteri başına düşen araç sayısı



Kaynak: TOKKDER Raporları

Operasyonel kiralama yapan şirketlerin müşteri sayıları incelendiğinde 2017 yılından beri azalış görülmektedir. 2017 yılında yaklaşık 64 bin müşteri operasyonel kiralama yaparken 2022 üçüncü çeyrek sonu itibarıyla bu sayı 26 bin seviyelerine gerilemiştir. Toplam müşteri adedindeki yıllık değişimlerine bakıldığında ise 2022'nin üçüncü çeyreğinde azalmanın yavaşladığı gözlemlenmektedir. Sektör profesyonellerinin önümüzdeki yıllarda bu azalmanın durması ve ekonomik toparlanma ile toplam müşteri adedinin yeniden artışa geçeceğine yönelik beklentileri bulunmaktadır. Aynı zaman diliminde müşteri başına düşen araç sayısı incelendiğinde ise düzenli bir artış eğilimi gözlemlenmektedir. Sektörde tecrübeli kişiler bu durumun temel sebebinin belirsizlik ortamında daha küçük boyutlu sayılabilecek müşterilerin taleplerinin azalması olduğunu belirtmekle beraber ilerleyen yıllarda bu müşterilerin tekrar kazanılacağını ve ekonomik aktivitenin artmasıyla beraber bu müşteri grubunun önemli bir gelir kaynağı olacağını belirtilmektedir.

Kaynak: TOKKDER Raporları, Sektör görüşleri, Global KPMG kaynakları

Otomotiv sektöründeki teknolojik gelişmeler arasında dijitalleşme ve elektrikli araçlar öne çıkmaktadır

Otomotivde artan bağlılık ve dijitalleşmeye çift yönlü bakış

Araç sahipleri, kullanıcı deneyimini geliştiren, sürüşü daha kolay, güvenli, kişisel, eğlenceli ve üretken kılan yazılım ve elektronik unsurlarını getiren bağlılık ve dijitalleşme inisiyatiflerini tercih etmektedir. Gelecekte, üreticilerin topladıkları verileri, müşteri deneyimini geliştirmek veya yeni iş modelleri kurmak için yaygınlaşması öngörülmektedir. Mevcutta sürüş kalitesinin ölçümü ve sigorta şirketine bildirilmesi, araç içi WiFi ve uzaktan araca erişim gibi uygulamalar bulunmaktadır.

Otonom araçların yükselişi

Otonom araçlara yönelik yapılan yatırımlar ve pilot modellerin hayata geçirilmesi ile otonom araçların gelişimi ivmelenmektedir.

Çeşitli seviyelerde otonom seyahat penetrasyonunun, 10 yıl içinde %10'a yaklaşması beklenmektedir.

Elektrikli aracın artışına yönelik trendler

Araç emisyonlarının sıfıra indirilmesi hedefi kapsamında araç güç aktarım aksamalarında içten yanmalı motorlardan kademeli olarak Full-EV araçlara geçiş öngörülmektedir. Benzinli araçların dizele kıyasla daha çevre dostu oluşu ve hibrit araçlarda da benzinin yakıt olarak kullanılması benzinli araçları bu geçişte öne çıkarmaktadır.

Teknoloji şirketlerinin yazılımdan araç üretimine olan yolculuğu

Önümüzdeki dönemde Apple, Google gibi teknoloji şirketlerinin, kendi markaları altında otomobil veya büyük ölçekli mobilite hizmetlerini pazarlaması, ancak otomobil üretimi için geleneksel OEM'ler ile işbirliğine gitmesi öngörülmektedir.

Hizmet olarak hareketlilik

Yeni «Paylaşılan Mobilite» iş modellerinin, araba sahipliğini, kişisel mobilite ve filo yönetimini yıkıcı anlamda değiştirmesi beklenmektedir

Otonom araçlardaki artışın, araç paylaşım iş modellerinin gelişmesini destekleyeceği ve araç sahibi olan kişilerin sayısını azaltacağı ancak araç yenilenmesini artıracığı öngörülmektedir.

Çip krizi pazarda yavaşlatıcı etkilere sahip olsa da araç kiralama şirketlerinin son dönemde gelişen yeni teknolojilerden faydalandığı gözlemlenmektedir

Çip krizi (Araç stoku)

Çin'de artan enerji maliyetleri ve ana maddesi silisyum olan çipler için gerekli olan enerji eksikliği ve dünyanın en büyük çip üreticisi olan Tayvan ile Çin arasında yaşanan gerginlik sebebiyle otomotiv sektöründe çip arzı sıkıntılarının üretim sayılarını ciddi oranda etkilediği izlenmektedir. Çip krizinden etkilenen yaklaşık 170 farklı sektör bulunmasına karşın, bunlar arasında en fazla etkilenenlerin başında otomotiv sektörü gelmektedir. Çip krizi sebebiyle sıfır araçların bulunurluğu pandemiden beri çok düşüktür ve kısa vadede artması beklenmemektedir, sektör günümüzde potansiyeline ulaşmamaktadır.

Öte yandan 2023'te bu sorunun çözüleceğine dair görüşler belirtilmektedir ve geleceğe yönelik olumlu beklentiler hakimdir.

Dünya çapında birçok ülke bu konuda yabancı ülkelere bağımlı kalmamak için kendi çip endüstrilerine teşvikler sunmaktadır. Bu doğrultuda, Çin'in küresel tedarik zincirindeki önemini azaltmak isteyen yönetimler, çip üretimini kendi ülke sınırlarına çekmek istemektedir ve bu alanda çalışmalarını sürdürmektedir. Otomotiv gibi birçok sektörü etkileyen çip krizi, Çin ve ABD'den sonra AB'nin de önem verdiği stratejik sektörler arasında yer almaktadır.

Çip krizi tedarik sorunları sebebiyle uzun dönem araç kiralama pazarını olumsuz etkilese de bu alanda gerçekleştirilen yatırım ve teşvikler sayesinde bu konuların çözümlenmeye başlaması ve bununla beraber pazarın gelecekte olumlu seyretmesi beklenmektedir.

Sürdürülebilirlik

AB Parlamentosu fosil yakıtlı araçlara karşı Paris İklim Anlaşması kapsamında elektrikli araç yatırımlarını her geçen gün artırmaktadır. Avrupa Birliği 2035 yılı itibarıyla AB içerisinde dizel ve benzinli araç satışını yasaklama kararı almıştır. AB fosil yakıt tüketiminden kaynaklanan karbon emisyonunu 1990 yıllarındaki seviyesinin %55 altına çekerek iklim krizi ile mücadele etmek istemektedir. Elektrikli araçlara geçiş kolay hale getirmek için 2025 yılına kadar en fazla 60 km'de bir elektrikli araçlar ve 150 km'de bir hidrojen araçlar için kamusal şarj istasyonlarının kurulması planlanmaktadır. 2030 yılına kadar 3,5 milyon adet ve 2050 yılına kadar 16,3 milyon kamusal elektrikli araç şarj istasyonunun kurulması öngörülmektedir. 2040 yılına kadar kamusal ve özel elektrikli şarj istasyonlarına 80-120 milyar USD arası yatırım yapılması öngörülmektedir.

Otomotiv sektörünün en büyük markaları karbon emisyonundaki fosil yakıt payını sınırlamayı amaçlamaktadır. Şirketler ise yenilenebilir enerjilere yaptıkları yatırımlarla, alternatif yakıtlı araçlar üretmek ve üretimde enerji verimliliğini artırarak sürdürülebilir olmayı hedeflemektedir. TOKKDER'in raporuna göre operasyonel araç kiralama sektörünün filosundaki elektrikli ve hibrit araçların payının da %7,8'e çıktığı gözlemlenmektedir.

Dijitalleşme

Otomobil üreticileri akıllı telefon uygulamaları sunarak, otomobille kurulan iletişime de yeni bir boyut kazandırmaktadır. Büyük şirketler tedarik zinciri, üretim ve satış operasyonlarını dijitalleştirmeye devam edip, dönüşüme pazarda öncülük etmeyi amaçlamaktadır. Örneğin araç takip yazılımları kullanılarak, filoların takibi, sahadan veri toplanması ve kayıp araçların kurtarılabilmesi hedeflenmektedir. Uzun dönem araç kiralama şirketleri için özellikle kritik olan filoların takibi ve performans değerlendirmelerine destek olan yazılımlar da yaygınlaşmaktadır.

Öte yandan araç kiralama şirketleri son dönemde gelişen yeni teknolojileri iş süreçlerine entegre ederek müşterilerine araç seçmekten ödeme yapmaya kadar pek çok hizmeti hızlı ve kolay bir şekilde elde edebilecekleri bir deneyim vadetmektedir. Bu bağlamda dijitalleşme araç kiralama sektörü oyuncuları için yeni fırsatlar anlamına da gelmektedir.

Rusya-Ukrayna krizi ve Covid-19 pandemisinin olumsuz etkileri gözlemlense de regülasyonlarda yaşanan olumlu gelişmeler pazarın büyümesini desteklemektedir

Regülasyonlar ▲

Sektörel düzenlemelerin diğer sektörlerde olduğu gibi uzun dönem araç kiralama sektöründe belirleyici rolü vardır.

Her türlü kiralama ve hizmet sözleşmelerinde sözleşme bedelinin ve bu sözleşmelerden kaynaklanan diğer ödeme yükümlülüklerin döviz cinsinden veya dövize endeksli olarak değil Türk Lirası cinsinden belirlenmesi kararlaştırılmıştır. Araç kiralama sektöründe sözleşmelerin Türk Lirası kullanarak yapılması zorunluluğunun getirilmesi Türk Lirası ile borçlanan ve fiyatlamalar yapan şirketlerin kur riskini azalttığı sektör profesyonelleri tarafından belirtilmektedir. Bu gelişmeler de uzun dönem araç kiralama şirketlerini, sektörden alınan geri bildirimler doğrultusunda olumlu yönde etkilemektedir.

Araçların Motorlu Taşıtlar Vergisi ödemeleri, zorunlu trafik sigortası işlemleri de kiralama şirketi tarafından yapıldığı için kurumsal araç kiralama yapan şirketlerde toplu nakit çıkışı yaşanmadığından bu bütçe başka yatırımlara aktarılabilir. Özellikle son dönemlerde artan fiyatlar nedeniyle satılan araçların yüzde 90-95'i yüzde 80'lik ÖTV dilimine girmektedir.

2017'de Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde yapılan düzenlemeler ile hafif ticari araç kiralamanın önünün açılması sektörü olumlu anlamda etkilemektedir. Yeni düzenlemeyle bir öz mal aracın 10 katına kadar ticari araç kiralanabileceği belirtilmiştir, dolayısıyla sahiplik kısmı yumuşatılmıştır. Buna bağlı olarak, hafif ticari araçların operasyonel kiralama sektörünün filosundaki payı da günden güne artmaktadır. Bu gelişme ile birlikte araç satın almak yerine ticari araç kiralamak isteyen kurumların önü açılmıştır. Kurumlar hafif ticari araç kiralarak bunun için bir sermaye ayırmadan vergi avantajından yararlanıp; bakım, onarım, filo yönetimi gibi kiralamanın getirdiği birçok faydadan da yararlanabilmektedir.



Covid-19 ▼

Otomotiv sektörü, Covid-19'un tedarik zinciri üzerinde etkisini gösteren dört kesinti kaynağından olumsuz etkilenmektedir çünkü üretimin duraklaması, tedarik zincirinin bozulması, satış kanallarının ortadan kalkması ve talepte azalma gibi sonuçlar doğurmuştur. Operasyonel kiralama sektörü için de yeni araç tedariki kısa vadede en büyük zorluğu oluşturmaktadır. Tedarik sıkıntılarına ek olarak araç maliyetleri de artmıştır. Ayrıca mevcut durumda karşılaşılan belirsizlikler nedeniyle araç kiralama / satın alma planları büyük ölçüde askıya alınmıştır.

Kira süresinin sonuna yaklaşan bazı müşteriler de bu belirsizlik ortamında yeni araç siparişi vermek yerine mevcut kiralama sözleşmelerini uzatma seçeneğini tercih etmişlerdir.

Rusya-Ukrayna krizi ▼

2022 yılında başlayan ve devam etmekte olan Rusya-Ukrayna krizi birçok sektörde tedarik zinciri aksamalarına ve kalıcı etkilere neden olmaktadır. Bu sektörler arasında kalıcı olarak en çok etkilenecek olanlar, savaşın etkisiyle yeniden şekillenen enerji politikalarına en çok bağlı olanlardır. Dolayısıyla, otomotiv sektörü de bu sektör grubu içinde yer almaktadır. Özellikle Avrupa'nın, Rus enerji kaynaklarına olan bağımlılığının azaltılması için; otomotiv sektöründe bu etkinin elektrifikasyonun daha da hızlandırılması olarak gerçekleşeceği öngörülmektedir.

Kaynak: TOKKDER Raporları, Sektör görüşleri, Masaüstü araştırması, Global KPMG kaynakları

02

Kısa dönem araç kiralama pazarı

Kısa dönem araç kiralama pazarında öne çıkan noktalar

+7 milyar TL ciro

2022 yılı pazar büyüklüğü
tahmini

60-65 bin araç

Sektördeki tahmini 2022 yılı araç parkı
ortalaması

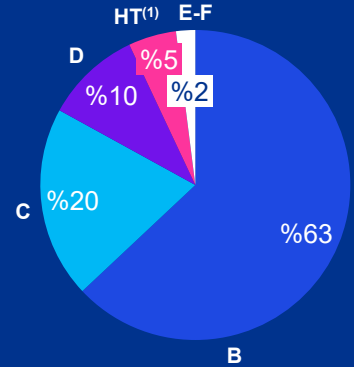
Doluluk oranı

%70

Yıllık ortalama
doluluk oranı

Araç segmentleri

Güncel filoda B ve C
segmentlerinin
yüksek payı



Turizm – Yolcu trafiği

Pazar büyüklüğünde turizm aktivitesi ve
havaalanlarındaki yolcu trafiğinin yüksek ölçüdeki
önemi



2022 ilk 6 ayda ~270
milyar TL turizm geliri ile
2021 hacmini yakalayan
turizm sektörü



~%18 YBBO ile büyümesi
beklenen havaalanı yolcu
trafiği

Havaalanı ofisleri

%70

Kısa dönem araç kiralamalarında
havaalanlarındaki ofislerinin payı

Not: (1) HT: Hafif ticari araç
Kaynak: Masaüstü araştırması, Global KPMG kaynakları, KPMG analizi

Pandemi sonrası dönemde toparlanmaya başlayan pazarın 2022 yıl sonunda 7,1 milyar TL hacme ulaşması, sonrasında ise yaklaşık %22,3 YBBO ile büyümesi beklenmektedir

Araç kiralama sektöründe 1 günden 365 güne kadar yapılan kiralamalar, “kısa dönem araç kiralama” olarak geçmektedir. Kısa dönem araç kiralama sektörü aylık ve günlük olarak ikiye ayrılmış durumdadır. Günlük kiralamalar, aylık kiralamalarla kıyaslandığında zaman göreceli olarak şirketler için daha karlı seçeneklerdir.

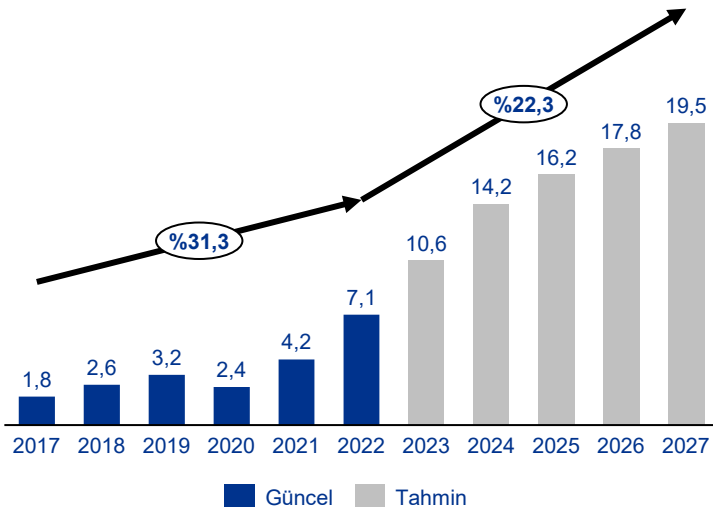
Ancak eldeki araç parkının belli bir doluluk oranına ulaşabilmesi ve elde ihtiyaç fazlası araç kalmaması açısından şirketler iki seçenek arasında yıl boyu belli bir denge kurmayı hedeflemektedirler. Sektör genelinde şirketlerin iş modelleri incelendiğinde, kısa dönem araç kiralama filonunun ortalamada %70’inin günlük kiralamaya, %30’unun ise aylık kiralamaya ayrıldığı gözlemlenmektedir. Beraber dönemsel farklılıklar iş modelinin doğası gereği yaşanabilmektedir.

Araç kiralama şirketleri tarafından sektörde takip edilen temel göstergelerden biri şirketin araç parkı, yani sahip olduğu tüm araçların sayısıdır. Sektör genelinde takip edilen anahtar metriklerden bir diğeri ise araç parkının doluluk oranıdır. Doluluk oranı genellikle; yüksek sezon, düşük sezon ve yıl ortalaması şeklinde takip edilmektedir. Yüksek sezon yaz ayları ve bayram tatilleri gibi turizmin canlandığı dönemleri içermektedir. Bu dönemlerde şirketler ellerindeki araç parkını hızlı bir şekilde büyütmeyi ve dolayısıyla daha çok müşteri kazanımını hedeflemektedir. Yüksek sezonun en yoğun dönemlerinde şirketlerin doluluğu %80’in üstüne çıkabilmekte, kalan yüzdeler bölüm ise ofisler arası transfer, bakım, hasarlı araç servisi gibi müşteriye aracın verilmesi mümkün olmayan konuları kapsayabilmekte, yani eldeki araçların tam doluluğuna erişilebilmektedir. Düşük sezon ise daha çok kış ayları ve turizmin düşük olduğu dönemleri içermektedir. Bu dönemlerde şirketler genellikle eldeki araç parkı sayısını düşürerek, yani filonun bir kısmını elden çıkararak, doluluk oranlarını belli bir seviye tutmaya çalışmaktadır. Bu dönemde doluluk oranlarının %60-65 bandında seyretmesi şirketler için kabul edilebilir bir seviyedir. Genel yıl ortalamasına bakıldığında ise doluluk oranının %70 seviyelerinde seyretmesi şirketlerin karlı bir şekilde iş yapışının devamlılığının sağlanabilmesi için makul bir oran olarak düşünülmektedir.

Şirketlerin araç parkı yıl içinde değişiklik göstermesi sebebiyle şirketler tarafından genelde yıl ortalaması olarak takip edilmektedir. Pandemi öncesi dönemde sektörün büyüme eğilimi sergilediği ve toplam araç parkının yıllık ortalama 70-75 bin seviyelerine kadar çıktığı tahmin edilmektedir. Pandemi döneminde ise yaşanan kapanmalar ile doluluk oranlarının %30'lara kadar düştüğü ve birçok şirketin ellerindeki araçları satmaya yönelik stratejiler izlediği sektörün önde gelen profesyonelleri tarafından aktarılmıştır. Pandemi sonrası dönem incelendiğinde ise, artan kur ve yükselen enflasyon ile sektör toplam araç parkında tam bir toparlanma henüz yaşayamamış ve eski potansiyeline dönme fırsatını yakalayamamıştır. 2022 yılında toplam araç parkının 60-65 bin seviyelerinde olduğu tahmin edilmektedir.

Kısa dönem araç kiralama sektörü ciro tahmini⁽¹⁾

Milyar TL



2017 yılından itibaren büyüme eğiliminde olan kısa dönem araç kiralama pazarı, 2020’de pandeminin etkisiyle ciro bazında yaklaşık %25’lik bir daralma yaşamıştır. Yasakların kalkması, uçuşların yeniden açılmasıyla canlanan turizmle beraber 2021 yılında toparlanmaya başlayan sektörün 2022 yıl sonu itibarıyla yaklaşık 7,1 milyar TL’lik hacme ulaşması beklenmektedir.

Otomotiv sektörüyle paralel olarak sektörde kayda değer bir büyüme potansiyeli olmasına rağmen tedarik zincirindeki aksamlar ve küresel çip krizi gibi nedenler büyüme hızını yavaşlatıcı etmenler olarak öne çıksa da önümüzdeki 5 yıllık süreçte sektörün yaklaşık %22,3 yıllık bileşik büyüme oranı ile büyüyeceği ön görülmektedir.

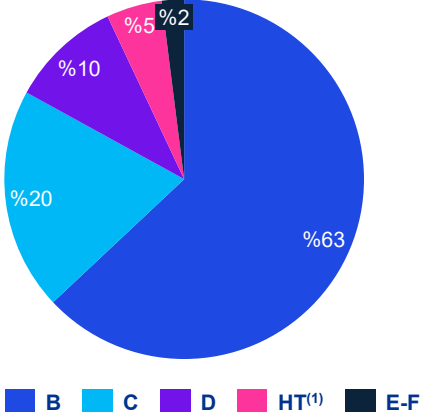
2023 yılında 10 milyar TL bandını aşması beklenen pazarın 2027 yılında 19,5 milyar TL’lik hacme ulaşacağı tahmin edilmektedir.

Not: (1) Pazardaki toplam ciro tahmini yapılırken kısa dönem araç kiralama şirketlerinden kurumsal oyuncular dikkate alınarak temel varsayımlar oluşturulmuş ve ilgili hesaplamalar yapılmıştır. Kurumsal oyuncular araç kiralama işlemleri için bireysel müşterilerinden kredi kartı talep etmekte ve ihtiyaç duyulduğu taktirde kredi notu sorgulaması yapmaktadır. Nakit, çek, senet vb. ödeme yöntemleri ise kabul edilmemektedir. Kurumsal müşteriler için ise EFT/Havale gibi alternatif yöntemler kullanılabilir. Ancak pazarda nakit, çek, senet vb. ödeme yöntemleri ile çalışan kurumsal sayılamayacak, genellikle şehir içlerinde konumlanmış ve birkaç arabayla operasyonlarını sürdüren resmi olarak kısa dönem araç kiralama yapmayan şirketler de bulunmaktadır. Pazardaki toplam ciro hesaplanırken bu şirketler hesaplamalara dahil edilmemiştir.

Kaynak: BKM, OECD, EIU, Sektör görüşleri, Masaüstü araştırması, KPMG analizi

Pazarda B, C ve D segmenti araçlar tüm araç parkının yaklaşık %93'ünü oluşturmaktadır

Kısa dönem araç kiralama sektörü araç segmentleri
%, 2022



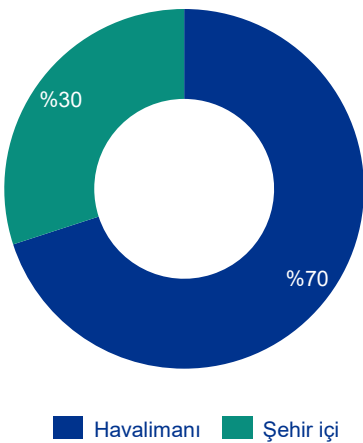
Kısa dönem araç kiralama pazarındaki araç segmentleri ele alındığında B segmentinin %63'lük çoğunlukla öne çıktığı gözlemlenmektedir.

Türkiye kısa dönem araç kiralama sektöründeki araç segmentleri incelendiğinde 2022 yılında pazarında yaklaşık %93'ünü B, C ve D segmentleri oluşturmaktadır. Güncel filonun %63'ünü B, %20'sini C, %10'unu D, %5'ini HT⁽¹⁾ ve %2'sini E-F segmentleri oluşturmaktadır.

Artan araç maliyetleri ve araç bulunabilirliğinin zorlaşması ile lüks sayılan E-F segmenti araçların pazardaki payı yıllar içinde azalma eğilimi gösterirken bu durumun gelecekte de devam etmesi beklenmektedir. Otomotiv pazarında bulunabilirliği daha yüksek olan, standart donanıma sahip B ve C segment araçların ise önümüzdeki yıllarda pazardaki hakimiyetini koruyacağı tahmin edilmektedir.

Havalimanı ofislerinden yapılan işlemlerin pazarın yaklaşık %70'ini temsil ettiği tahmin edilmektedir

Kısa dönem araç kiralama sektörü ofis lokasyonları
İşlem adedi, %, 2022



Sektör genelinde önde gelen ve pazarın büyük çoğunluğunu oluşturan oyuncuların iş modelleri incelendiğinde ofis lokasyonlarının havalimanı ve şehir içi olarak ayrıldığı gözlemlenmektedir.

Sektördeki tecrübeli profesyoneller kiralama işlemlerinin ortalamada %70'inin havalimanı ofislerinden, %30'unun ise şehir içi ofislerinden yapıldığını belirtmektedirler. Bu durum pandemi dönemi için geçerli olmamakla birlikte, uçuşların iptal edildiği dönemde odak noktası şehir içine kaymış ve toplu taşıma kullanmak istemeyen potansiyel müşteriler araç kiralama şirketleri tarafından hedeflenmiştir.

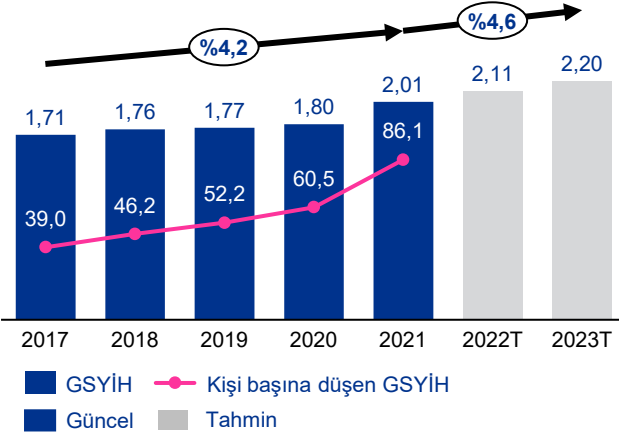
Havalimanı ofislerinde hem personel hem de araç parkı açısından kapasitenin limitli olması, bu tip ofislerden yapılabilecek işlem sayısına belli bir limit getirmektedir. Güncel durumda havalimanı ofislerindeki kiralama sayısının bu limitlere yaklaştığı ve bu ofislerdeki büyümenin potansiyelinin düştüğü belirtilmektedir. Şehir içi ofislerinin önümüzdeki dönemde büyüme fırsatlarının yakalanması ve pazar payı elde edilmesi açısından önemli bir nokta olacaktır.

Not: (1) HT: Hafif ticari araç
Kaynak: Sektör görüşleri, Global KPMG kaynakları, KPMG analizi

İlerleyen yıllarda gelişmesi beklenen Türkiye makroekonomik ve demografik göstergelerin pazarı olumlu yönde etkilemesi beklenmektedir

GSYİH ve kişi başına düşen GSYİH

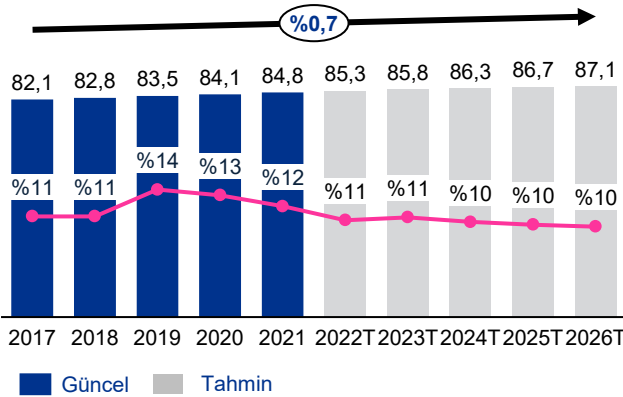
Trilyon TRY⁽¹⁾, Bin TRY



Bir ülkenin ekonomik aktivitesi ile ilgili önemli bir gösterge olarak kabul edilen Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla, büyüme ve daralma durumlarını net bir şekilde ortaya koymaktadır. Ekonomik aktivitelerin artması ve dolayısıyla araç kiralama sektörünün olumlu anlamda etkilemesi ile beraber 2023 ve sonrasında GSYİH'nın artış trendinde olması beklenmektedir.

Toplam nüfus ve işsizlik oranı

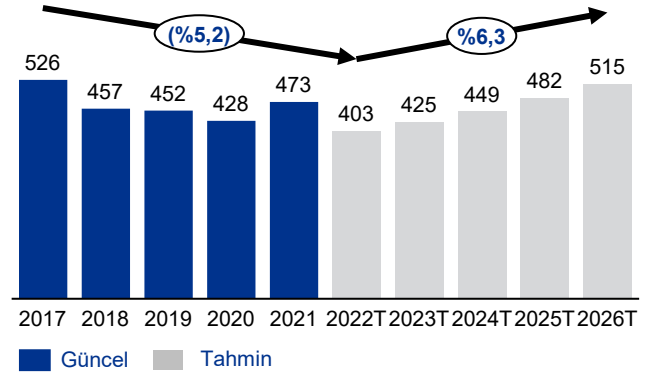
Milyon kişi, %



Nüfusta görülen düzenli artışlar ve işsizlik oranındaki düşüşler dikkat çekmektedir. Bu durum, birçok mal ve hizmete talebin artmasını da sağlamaktadır.

Toplam harcanabilir gelir

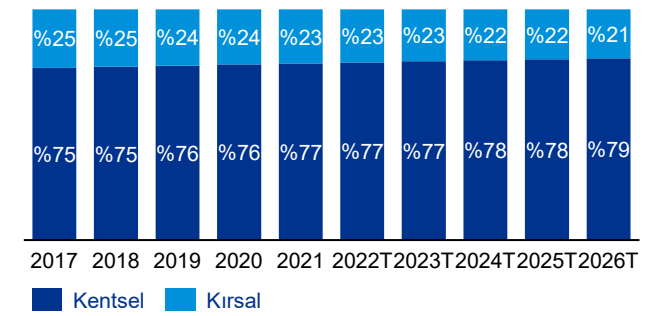
Milyar USD



Harcanabilir gelir, toplam kişisel gelir ile kişisel cari vergiler farkıdır ve tüketici harcamalarının miktarını ölçmek için kullanılan bir ekonomik ölçüdür. 2023 itibarıyla yeniden artış eğilimine geçileceği tahmin edilmektedir ve bu gelişmenin de kısa dönem araç kiralama pazarını olumlu yönde etkileyeceği beklenmektedir.

Kentleşme oranı

%



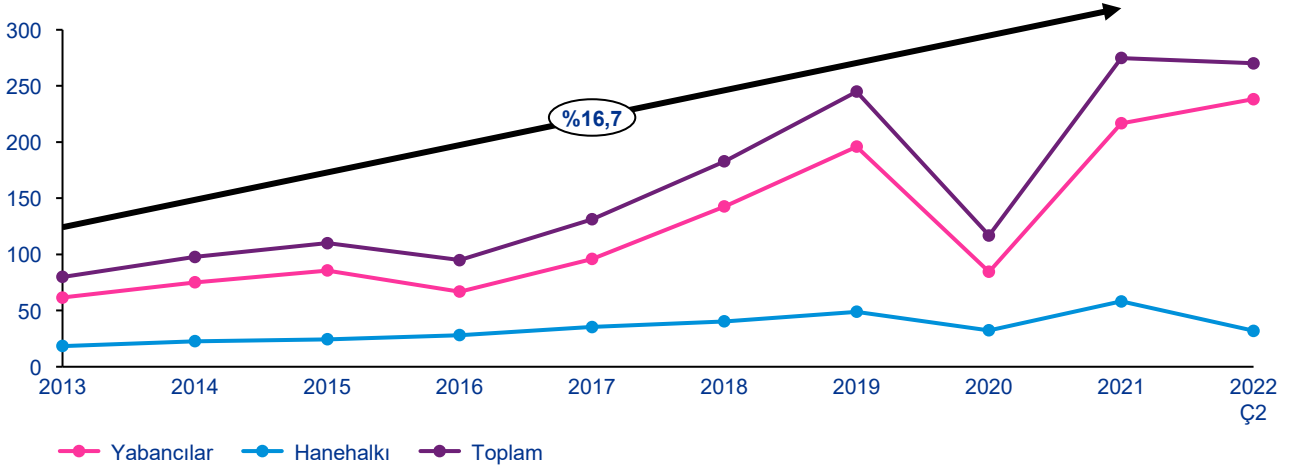
Kentleşmenin olumlu etkilerinden bazıları, istihdam olanaklarının yaratılmasını, teknolojik ve altyapıdaki ilerlemeleri, gelişmiş ulaşım ve iletişimi, kaliteli eğitim ve tıbbi tesisleri ve iyileştirilmiş yaşam standartlarını içermektedir. Ulaşımın gelişmesiyle birlikte Türkiye'de şehir içi mobilitenin bir bölümünü kapsayan araç kiralamanın da artması öngörülmektedir.

Not: (1) TÜİK verilerine TCMB büyüme tahminleri eklenmiştir
Kaynak: TÜİK, TCMB, EIU, Global KPMG kaynakları

Covid-19 pandemisi etkisiyle düşüşe geçen turizm gelirleri 2021 yılından itibaren toparlanarak kısa dönem araç kiralama pazarını da pozitif yönde etkilemiştir

Turizm geliri

Milyar TL



Kaynak: TÜİK



Turizm

Türkiye toplam turizm gelirlerini iki unsur oluşturmaktadır. İlki, yurt dışında ikamet eden yabancıların ve Türk vatandaşlarının ülkemizde yaptığı turizm harcamalarını (**Yabancılar**), diğeri ise Türkiye'de yaşayan Türk vatandaşlarının (**Hanehalkı**) yurt içi turizm harcamalarını temsil etmektedir.

Türkiye turizm gelirleri 2013'ten 2019'a kadarki dönemde yurt dışından gelenler için %21,3'lük bir YBBO ile artarak 196 milyar TL'ye ulaşmıştır. Paralelde hanehalkı için de %17,7'lik bir YBBO ile büyüme trendi göstererek 49 milyar TL seviyesine gelmiştir.

2020'de, Covid-19 pandemisi senesinde, turizm gelirleri %52,3 azalarak toplamda 116 milyar TL'ye gerilemiştir. Hanehalkı turizm harcamaları 32 milyar TL'ye, yabancılar turizm geliri de 84 milyar TL'ye düşerek 2016 seviyesine kadar gerilemiştir.

Pandemi sonrasındaki dönemde vaka sayılarının azalması sonucu kısıtlamaların kalkmasının da etkisiyle, 2021 senesinde toplam turizm gelirin %135,3'lük bir artışla yeniden 274 milyar TL seviyesine geldiği gözlemlenmektedir.

2022'nin ilk 6 aylık periyodunda ise 270 milyar TL'lik turizm geliri ile 2021'in toplam turizm hacmine neredeyse ulaşılmıştır. Bu durum, turizmin yüksek sezonu olan temmuz ve ağustos aylarını kapsayan yılın ikinci yarısı için beklentiyi olumlu yönde etkilemiştir.

Türkiye hanehalkı turizm harcamalarında büyük etkisi olan bayram tatillerinin de kısa dönem araç kiralama sektörü için verimli dönemler olduğu ifade edilmiştir. Bu dönemlerde genellikle sektör tam doluluk oranına yakın seviyelerde çalışmaktadır.

Yalnız Türkiye değil, global turizm pazarı da pandemi kaynaklı %70'in üzerinde turizm geliri ve turist sayısı kaybı yaşamıştır. Ancak ilerleyen dönemde global turizm pazarının da toparlanması beklenmektedir. COVID-19 salgınının global bir sorun olması nedeniyle turizmde öne çıkan ve ülke gelirleri içinde turizmin önemli bir yer kapladığı tüm ülkeler negatif şekilde etkilenmiştir.

Pazar beklentileri kapsamında Türkiye turizm pazarının küresel beklentilerle paralel bir seyir izleyeceği ve 2023'ten itibaren yıllar içerisinde talebin giderek artacağı varsayılmaktadır.

Turizm gelirlerinin de en yüksek olduğu yaz mevsimi, araç kiralama şirketleri için yüksek sezonu ifade etmektedir ve araç kiralama aktiviteleri en çok bu dönemde meydana gelmektedir.

Ek olarak Avrupa'da kış mevsiminde problem olması beklenen elektrik ve doğalgaz sorunları nedeniyle Türkiye'de sezonun devam edeceğini ve pandemi döneminde azalan Avrupa'daki yabancı turistlerin geri geleceğini dolayısıyla bu durumun kısa dönem araç kiralama sektörüne olumlu yansıtacağı öngörülmektedir.

Kaynak: TÜİK, Sektör görüşleri, Masaüstü araştırması, Global KPMG kaynakları



Olumlu



Nötr

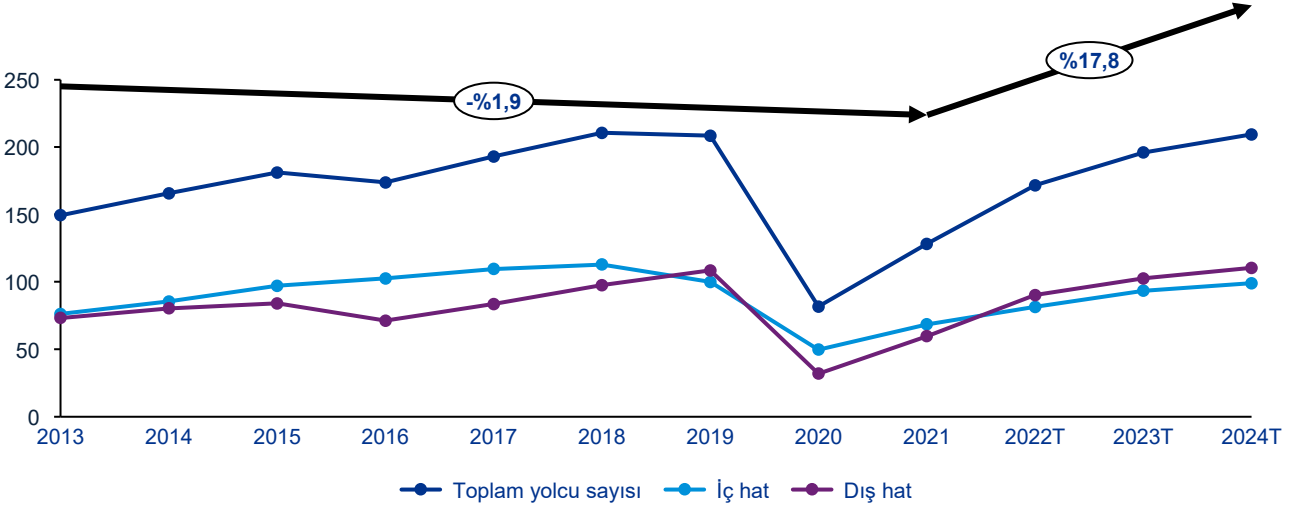


Olumsuz

Kısa dönem araç kiralama pazarının yaklaşık %70'ini kapsayan havaalanı ofislerinin performansı, havaalanı yolcu trafiğiyle paralellik göstermektedir

Yolcu sayısı

Milyon kişi



Kaynak: DHMI



Havaalanı yolcu trafiği ▲

Türkiye havaalanı yolcu sayıları 2013'ten itibaren başlayan dönemde %6'lık YBBO ile büyüme trendi göstererek 2018'de iç hat ve dış hat toplamı 210 milyon 2019'da 208 milyon kişiye ulaşarak 200 milyon yolcu bandı iki sene üst üste aşılmıştır. 2020'de Covid-19 pandemisi ve seyahat kısıtlamaları sebebiyle iç ve dış hat yolcu sayılarında ciddi bir düşüş gözlemlenmiş ve toplamda 81,6 milyona kadar düşmüştür. Pandemi sonrasındaki seyahat kısıtlamaların kalkmasının da etkisiyle, toplam yolcu sayısının 2021 senesinde %57'lik bir artışla yeniden 128 milyon yolcu seviyesine geldiği gözlemlenmektedir. Havaalanı yolcu trafiğinin pandemi öncesinde 2019'da ulaştığı tepe noktasına yeniden 2024'te ancak erişmesi beklenmektedir.

Yurt dışından gelen yolcuların büyük bir çoğunluğu ülkeye hava yoluyla giriş yapmaktadır. Yolcu trafiğine bağlı olarak havaalanlarının araç kiralama sektörü için kritik bir pazar alanı olduğu ifade edilmiştir. Buna ek olarak kısa dönem araç kiralama şirketlerinin havaalanı ofislerindeki kiralama oranlarının toplam kiralama oranlarının %70'ine yakın olması sebebiyle birçok araç kiralama şirketi için havalimanı ofisleri kritik bir konumdadır. Dolayısıyla yolcu trafiği ve araç kiralama oranları arasında paralel bir ilişki vardır. Bu da turistik, iş amaçlı ya da hususi nedenlerden dolayı kiralanmış araçların büyük bir kısmının havaalanı yolcuları tarafından kiralandığını göstermektedir.

Türkiye'de araç kiralama işlemleri genelde; bulunulan veya ziyaret edilen şehirde, gidilecek yere göre havaalanından, şirketlerin şehir içi adreslerinden, şirketlerin web siteleri üzerinden çeşitli ihtiyaçlara yönelik gerçekleştirilmektedir. Çevrim içi olarak gerçekleşen işlemlerin sonucunda da araç teslimi havaalanından gerçekleşebilmektedir.



Kurumsal masrafların artışı ▲

Kurumsal şirketlerin seyahat planlamalarında uçak bileti fiyatları gibi ulaşım masraflarının arttığı gözlemlenmektedir. Son dönemlerde şirketlerin masraflarını en aza indirmek üzere çalışanlarına araç kiralarak seyahat etme seçeneği sundukları da ifade edilmiştir.

Kaynak: DHMI, Sektör görüşleri, Masaüstü araştırması, Global KPMG kaynakları



Olumlu



Nötr



Olumsuz

Çip krizi araç kiralama şirketlerini olumsuz yönde etkilese de değişen tüketici alışkanlıklarının pazarı geliştirdiği gözlemlenmektedir



Tüketici alışkanlıkları ▲

Bireysel alıcılar sıfır bir araç satın almak yerine aylık veya yıllık araç kiralamayı tercih edebilmektedirler. Böylece aracın yüksek finansman maliyetlerine katlanmak yerine, müşteriler kullanacağı süre kadar araç kiralama alternatifini seçebilmektedirler. Bu durumda araç masraflarını araç kiralama şirketlerinin ödediği göz önünde bulundurulduğunda daha az maliyetli bir sonuç ortaya çıkabilmektedir. Özellikle nüfusun evden çalışan bir kesimi her gün araca ihtiyaç duymadığı için ihtiyaçları olduğu zaman kullanacağı kadar kiralamayı tercih edebilmektedir.

Z kuşağının satın alma alışkanlıkları arasında dijitalleşmenin ve sürdürülebilirliğin ön plana çıktığı gözlemlenmektedir. Bu nedenle de satın almak yerine kiralamaya daha yatkın bir nesil yetişmektedir. Sadece ev ya da araba gibi yüksek maliyetli ürünlerin değil kısa süreli ihtiyaç duyulan ekipman ve malzemelerin de kiralama aktivitelerinin arttığı ifade edilmektedir.



Dakikalık araç kiralama uygulamaları ▶

Akıllı telefonların kullanımının artması ve çeşitli mobil uygulamaların gelişmesi kişilerin mobilite seçeneklerini artırmıştır. Dakikalık araç kiralama uygulamaları son dönemde sıkça tercih edilen bir ulaşım alternatifi haline gelmiştir. Bu uygulamalar bir nevi kısa süreli araç kiralama ve yalnızca kullanılan süre kadar ödeme yapılmaktadır. Bu da araç sahibi olmanın yüksek maliyetlerine maruz kalmadan araç kullanmak için imkan sağlamaktadır.

Çoğu araç kiralama uygulamasına, haftanın yedi günü, günde 24 saat erişilebilmektedir. Araç maliyetleri ve yakıt fiyatları artıca, bu kategorideki kısa süreli ulaşım çözümleri pazardaki konumunu güçlendirmekte ve aralarına benzer uygulamaların zaman içerisinde katılacağı öngörülmektedir. Dakikalık araç kiralama uygulamaları toplu taşıma ve taksi gibi ulaşım araçlarına alternatif olarak değerlendirilmektedir. Kısa dönem araç kiralama pazarından pay kazanmak yerine kendine yeni bir pazar yaratacağı düşünülmektedir.



Çip krizi (Araç stoku) ▶▼

Başta otomobiller olmak üzere birçok teknolojik ürünün üretiminde kullanılan çipler, birçok sektör için kritik bir malzemedir. Covid-19 pandemisinin de etkisiyle çip krizi tedarik zincirinde aksamalara neden olmuş ve ekonomik tahminleri zorlaştırmıştır. Çip krizi dünya çapında bir rekabet unsuru haline dönüşmüştür. Otomotiv sektörü de çip krizinin tedarik zinciri üzerinde etkisini gösteren dört kesinti kaynağından olumsuz etkilenmektedir. Bunların başlıca üretimin duraklatılması, tedarik zincirinin bozulması, satış kanallarının ortadan kalkması, talepte azalma gibi sonuçlar olduğu gözlemlenmektedir.

Kısa dönem araç kiralama şirketlerinin de normal şartlarda ikinci el olarak satmayı planladıkları araçların yerine yeni araç bulamadıkları için araçları elden çıkarmak yerine filoda tutarak daha yüksek kilometreli araçları da kiralamaya başladıkları gözlemlenmektedir.

Birçok teknolojik alanda da çip ihtiyacı arttığı için, pazarda hakimiyet oluşturmak isteyen şirketler ve ülkeler, büyük yatırımlarla çip endüstrisini şekillendirmeye çalışmaktadır. Bu nedenle pazardan alınan geri bildirimlere göre, 2023'te çip krizinin etkisinin azalacağı tahmin edilmektedir.

Kaynak: Sektör görüşleri, Masaüstü araştırması, Global KPMG kaynakları



Olumlu



Nötr



Olumsuz



Covid-19 pandemisi sonucunda yaşanan kısıtlamaların ve tedarik sıkıntılarının da etkisiyle pazar olumsuz etkilenmiştir ancak 2021 itibarıyla toparlanmaya başlamıştır

Talep tarafı

Covid-19 pandemisi birçok sektörde ekonomik şoklar yaratmış, turizm ve seyahat sektöründeki olumsuz etkisi de belirgin olmuştur. Bu durum da kısa dönem araç kiralama sektörünü doğrudan etkilemiştir. Pandemi boyunca belirli aralıklarla deneyimlenen sokağa çıkma yasakları şehir içi ve şehirler arası mobilitayı da etkilemiş ve kişileri farklı ulaşım alternatifleri aramaya yönlendirmiştir. Toplu taşıma ve şoförlü araç kiralama gibi alternatifler de pandemi döneminde sosyal mesafe önlemleri nedeniyle zarar görmüştür, ancak paralelde talebi azalan bu alternatiflerin aksine kısa dönem araç kiralama modelleri ise yaygınlaşmıştır.

Karantina sonrası normalleşme sürecinin en önemli unsurlarından biri olan sosyal mesafe kurallarına uymak isteyenler, kalabalık ortamlardan uzak kalmak amacıyla ulaşım tercihlerini değiştirmektedir. Bireysel ulaşım imkânı sağlayan araç kiralamalar da bu sebeple ulaşım aracı olarak tercih edilmektedir. İnsan faktörünün olabildiğince aza indirildiği ve izolasyonun daha rahat sağlanabildiği kısa dönem araç kiralamanın Covid-19 sonrasındaki dönemde de pazarda büyüme kaydetmesi beklenmektedir.

Bir yandan toplu taşımaya olan eğilimin azalması diğer bir yandan da artan araç fiyatları, otomobil alamayan müşterileri kısa dönem araç kiralamaya yönlendirmiştir ve tüketici talebini artırmıştır. Yeni araç bulunurluğunun zorlaşması ve ikinci el otomobil fiyatlarının yükselmesiyle birlikte otomobil satın almak zorlaşmıştır. Dolayısıyla otomobil satın alamayan müşteriler daha acil ihtiyaçlarını kısa dönem kiralama ile karşılamayı zaman zaman tercih edebilmektedirler. Müşterilerin toplu taşıma yerine araç kiralamaya yönelmelerinden dolayı şehir ofislerindeki kiralamalarda önceki dönemlere göre bir artış yaşanmaktadır. Salgın kontrol altına alındığında da zorunlu olarak hızla değişen tüketici alışkanlıklarının ve yaşanan adaptasyonların tamamen pandemi öncesine dönmesi beklentiler kapsamında değildir. Bir süredir araç kiralama tercih eden tüketiciler ulaşım ihtiyaçlarını bu şekilde karşılamaya devam etme eğilimi göstermektedirler. Kontrollü yeni normale dönüşle beraber kısa dönem ve günlük araç kiralamada gelecekte de bir büyüme beklenmektedir.

Arz tarafı

Üretim ve tedarik tarafından incelendiğinde ise sıfır otomobil pazarının Covid-19 salgınıyla birlikte daralma eğilimi gösterdiği belirtilmektedir. Pandemi sürecinin tedarik zincirlerini ciddi derecede etkilemesinin üç temel nedeni vardır:

- Azalan hammadde üretimi, hammadde fiyatlarındaki dalgalanma ve sektöre uğrayan lojistik operasyonları nedeniyle özellikle hammaddelerini ithal eden şirketler olumsuz etkilenmiştir.
- Satışların tahmin edilebilirliğinin olumsuz yönde etkilenmesi pandeminin olumsuz bir sonucudur. Tüm tedarik zinciri planlamalarının da söz konusu satış tahminleri üzerinden yapılması nedeniyle, şirketler tedarik zinciri süreçlerini tekrar planlamak ve her an yeni bir gelişmeye adapte olup zor kararlar almak zorunda kalmaktadır.
- Değer zincirindeki paydaşların ayrı ayrı etkilenmesi şirketlerin planlama ve operasyonel çalışmalarını zorlaştırmıştır. Teslimat ve ödemeler pek çok sektörde gecikmeye uğramaktadır.

Sıfır otomobil pazarında hali hazırda bir stok sorunu olması ve buna salgın nedeniyle üretimin durması, tedarik sürecinin zorlaşması ve döviz kurunun yükselmesi gibi gelişmeler de eklenmiştir. Bu gelişmelerden doğrudan etkilenen kısa dönem araç kiralama şirketlerinin de filo yönetimlerinde farklı yollar izlemeye başladıkları ifade edilmiştir. Araç bulunurluğunun azalmasıyla birlikte belirli kilometrelere ulaşan araçları elden çıkarmak yerine var olan filoyu koruyarak operasyonlarına devam etme durumunda kalmaktadırlar.

Kaynak: Sektör görüşleri, Masaüstü araştırması, Global KPMG kaynakları

İletişim



Bükre Bektaş

Strateji ve Operasyonlar Şirket Ortağı

T: +90 (212) 316 60 00

M:+90 539 663 59 57

E: bbektas@kpmg.com

KPMG Turkey

İş Kuleleri Kule 3 Kat: 2-9

Levent 34330 İstanbul

İstanbul

İş Kuleleri, Kule 3, Kat:2-9
Levent/ İstanbul/ Türkiye
34330

T: +90 212 316 60 00

Ankara

The Paragon İş Merkezi Kızılırmak
Mah. Ufuk Üniversitesi Cad. 1445 Sok.
No:2 Kat:13 Çukurambar/ Ankara /
Türkiye
06550
T: +90 312 491 7231

İzmir

Folkart Towers, Adalet Mah.
Manas Bulvarı No:39 B Blok
Kat:35 Bayraklı/ İzmir / Türkiye
35210
T: +90 232 464 2045

Bursa

İnallar Cadde Plaza, Balat Mah.
Mudanya Yolu Sanayi Cad.
No:435 Kat:5 D: 19-20
Nilüfer/ Bursa / Türkiye
16225
T: +90 224 503 8000



kpmg.com/socialmedia

Bu dokümanda yer alan bilgiler genel içeriklidir ve herhangi bir gerçek veya tüzel kişinin özel durumuna hitap etmemektedir. Doğru ve zamanında bilgi sağlamak için çalışmamıza rağmen, bilginin alındığı tarihte doğru olduğu veya gelecekte olmaya devam edeceği garantisizdir. Hiç kimse özel durumuna uygun bir uzman görüşü almaksızın, bu dokümanda yer alan bilgilere dayanarak hareket etmemelidir. KPMG adı ve KPMG logosu, bağımsız üye şirketlerden oluşan KPMG küresel organizasyonun lisansı altında tescilli ticari markalardır. KPMG International Limited ve ilişkili kuruluşları müşterilere herhangi bir hizmet sunmamaktadır.

© 2022 KPMG Yönetim Danışmanlığı A.Ş., şirket üyelerinin sorumluluğu sundukları garantiyle sınırlı özel bir İngiliz şirketi olan KPMG International Limited ile ilişkili bağımsız şirketlerden oluşan KPMG küresel organizasyonuna üye bir Türk şirkettir. Tüm hakları saklıdır. Türkiye’de basılmıştır.

KPMG adı ve KPMG logosu, bağımsız üye şirketlerden oluşan KPMG küresel organizasyonun lisansı altında tescilli ticari markalardır.

Document Classification: KPMG Public