

2025

FİLO & MOBİLİTENİN GELECEĞİ: 2025 VE SONRASINI ŞEKİLLENDİREN TRENDLER

Arval Mobility Observatory - 2025 Filo ve Mobilite Barometresi'nden İçgörüler



FİLO VE MOBİLİTENİN GELECEĞİ

Arval Mobility Observatory
Filo ve Mobilite Barometresi

2025

8061

görüşme

Türkiye'de

300

görüşme



28

ülke

2025'te Türkiye'de **şirketlerin %30'u** şirket araçlarını finanse etmek için ana yöntem olarak **Operasyonel Kiralama'yı tercih ediyor.**

3 temel dönüşüm alanı:



ÇEVRESEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK



MALİYET VERİMLİLİĞİ



ÇALIŞAN MEMNUNİYETİ



Türkiye



ÇEVRESEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

%54

Binek araçları olan şirketlerin %54'ü alternatif enerji teknolojilerini (BEV, PHEV, HEV) kullanıyor veya kullanmayı planlıyor.



MALİYET VERİMLİLİĞİ

%47

Şirketlerin %47'si önümüzdeki üç yıl içinde operasyonel kiralama'yı başlatmayı veya arttırmayı planlıyor.

%29

Şirketlerin %29'u halihazırda filolarına ikinci el araçları dahil ediyor.



ÇALIŞAN MEMNUNİYETİ

%32

Şirketlerin %32'si çalışanlar için mobilite politikaları ve çözümleri geliştirmelerinin ana nedenleri olarak yetenek işe alımı ve çalışan bağlılığı gibi İK ihtiyaçlarını belirtiyor.

%19

Takip cihazına sahip filo yöneticilerinin %19'u bugün telematik verilerini kullanıyor ve %38'i de önümüzdeki üç yıl içinde kullanmayı planlıyor.

FİLO VE MOBİLİTENİN GELECEĞİ

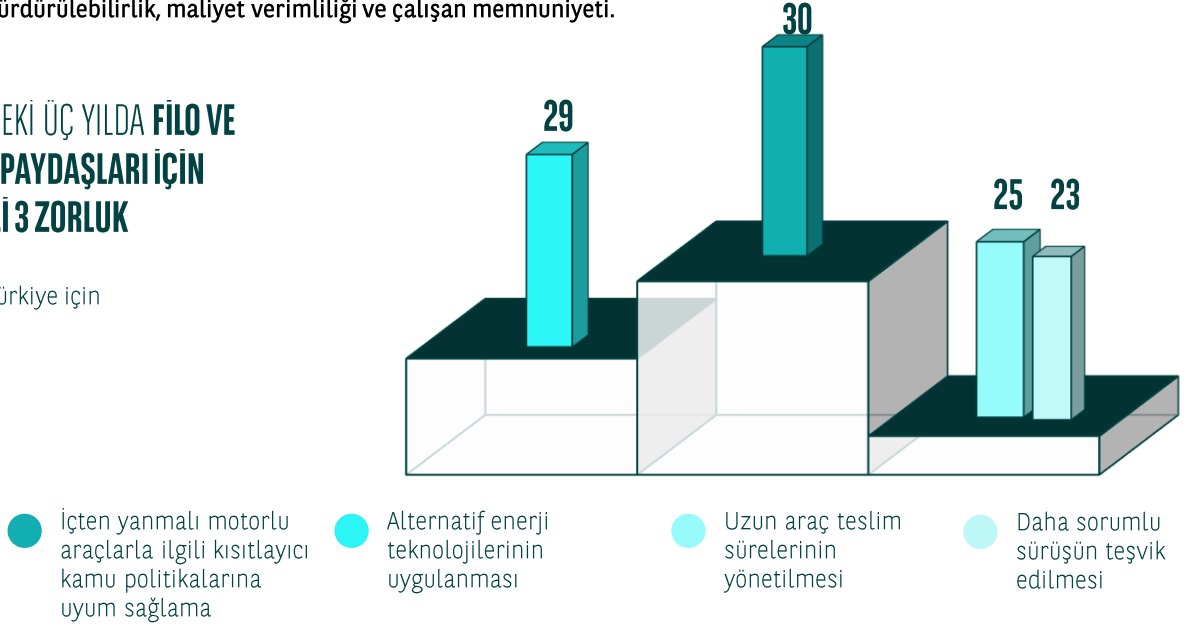
2025 ve sonrasında şekillendiren başlıca trendler

ARVAL MOBILITY OBSERVATORY 2025 FİLO VE MOBİLİTE BAROMETRESİ'NDEN BİLGİLER

Önümüzdeki üç yıla baktığımızda, filo yöneticileri önemli zorluklar ve fırsatlarla dolu bir ortamda yönlerini bulmaya hazırlar. Arval Mobility Observatory'nin 2025 Filo ve Mobilite Barometresi ("Barometre"), 28 ülkede 8061 şirket filo ve mobilite paydaşı tarafından ifade edilen temel zorluklara ve itici güçlere dayalı olarak filo ve mobilite dönüşümünde üç temel alanını öne çıkarıyor; çevresel sürdürülebilirlik, maliyet verimliliği ve çalışan memnuniyeti.

ÖNÜMÜZDEKİ ÜÇ YILDA FİLO VE MOBİLİTE PAYDAŞLARI İÇİN EN ÖNEMLİ 3 ZORLUK

2025'de Türkiye için (%)



01/ ÇEVRESEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK, FİLONUN ELEKTRİKLİYE DÖNÜŞTÜRÜLMESİ İLE YAKINDAN İLİŞKİLİDİR

Şirketler şarj stratejilerinin geliştirilmesine yatırım yapmaktadır; görüşme yapılan şirketlerin %85'inde en az bir şarj politikası mevcut veya gelecekte bir politika oluşturmayı planlanmakta.

Filo yöneticileri için en önemli zorluklardan biri, içten Yanmalı Motorlarla (ICE) ilgili kısıtlayıcı kamu politikalarına uyum sağlamaktır; filo yöneticilerinin %30'u bunu önümüzdeki üç yıl içinde aşılması gereken en büyük üç engelden biri olarak belirtmektedir. Bu düzenlemelere uymak için şirketler alternatif enerji teknolojilerine giderek daha fazla yönelmekte ve karbonsuzlaşma hedefleri belirlemektedir.

Elektrikli filolara geçiş nedenlerini ise çoğunlukla yakıt masraflarını azaltma ihtiyacı, çevresel kaygılar, çalışanların taleplerini yerine getirme ve şirket imajını geliştirme hedeflerinden oluşmakta.

Ancak, elektrikleşmenin hızı, binek araçlar ile hafif ticari araçlar (LCV) için oldukça farklı. Raporla göre, Türkiye'de binek araçları bulunan şirketlerin %54'ü, Bataryalı Elektrikli Araçlar (BEV'ler), Şarj Edilebilir Hibrit Elektrikli Araçlar (PHEV'ler) veya Hibrit Elektrikli Araçlar (HEV'ler) gibi alternatif enerji teknolojilerinden en az birisini halihazırda kullanmakta veya önümüzdeki üç yıl içinde kullanmayı düşünmektedir. Bu oranlar diğer ülkelere göre önemli ölçüde değişiklik göstermektedir; Avrupa bu konuda önde (75%), Latin Amerika Türkiye'nin gerisinde kalmaktadır (%42).

ALTERNATİF ENERJİ TEKNOLOJİLERİNİN KULLANIMI

BEV, PHEV, HEV TEKNOLOJİLERİNDEN EN AZ BİRİ

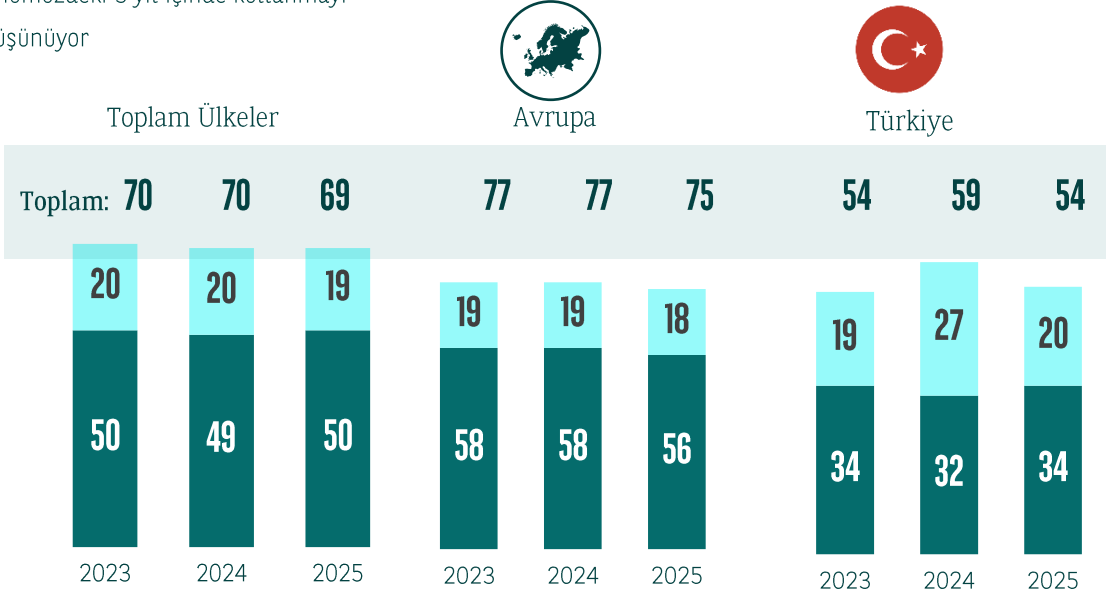
Binek araçlar için
(%)

- Halihazırda kullanıyor
- Önümüzdeki 3 yıl içinde kullanmayı düşünüyor

Sonuçlar nasıl yorumlanır?

%54

Türkiye'de binek araçları bulunan şirketlerin %54'ü, Bataryalı Elektrikli Araçlar (BEV'ler), Şarj Edilebilir Hibrit Elektrikli Araçlar (PHEV'ler) veya Hibrit Elektrikli Araçlar (HEV'ler) gibi alternatif enerji teknolojilerinden en az birisini halihazırda kullanmakta veya önümüzdeki üç yıl içinde kullanmayı düşünmektedir.



Hafif ticari filoları söz konusu olduğunda, Türkiye'de şirketlerin %8'i halihazırda elektrikli hafif ticari araç (eLCV) kullanmaktadır ve %7'si de önümüzdeki üç yıl içinde elektrikli hafif ticari kullanmayı düşünmektedir. eLCV'lerin uygulamaya geçirilmesi ile ilgili operasyonel zorluklar bağlamında, filo yöneticileri ticari filolarının elektrifikasyonu konusunda geçmişe göre daha az iyimser görünüyorlar; elektrikli LCV'leri önümüzdeki üç yıl içinde uygulamayı planlama oranının %10'dan (2024) %7'ye (2025) düşüşü bu durumu göstermekte.

ALTERNATİF ENERJİ TEKNOLOJİLERİNİN KULLANIMI

TEKNOLOJİ BAZINDA AYRINTILAR

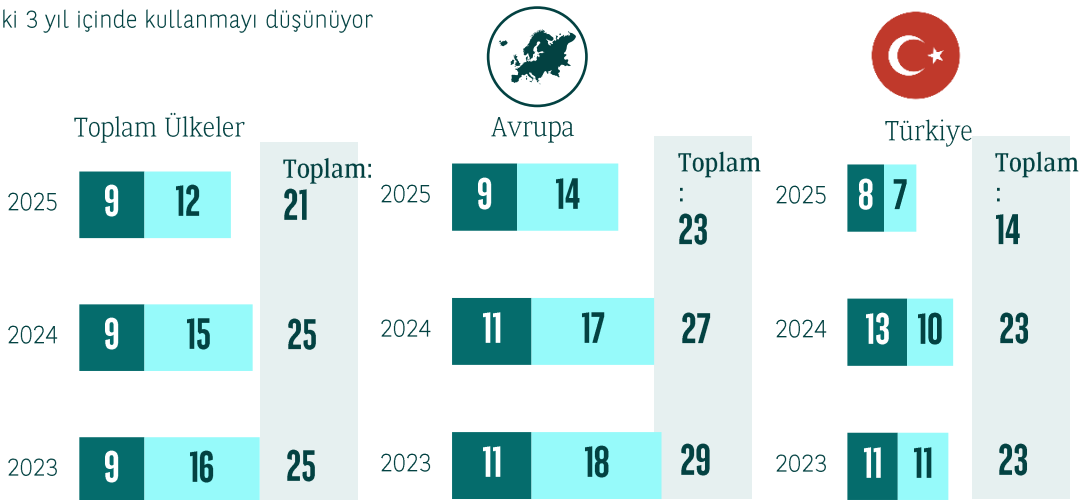
Hafif ticari aracı olan şirketlerin BEV kullanımı
(%)

- Halihazırda kullanıyor
- Önümüzdeki 3 yıl içinde kullanmayı düşünüyor

Sonuçlar nasıl yorumlanır?

%14

Hafif ticari araçları (LCV) olan şirketlerin yüzde 14'ü, genel olarak 2025'te halihazırda BEV kullanıyor veya önümüzdeki 3 yıl içinde kullanmayı düşünüyor.



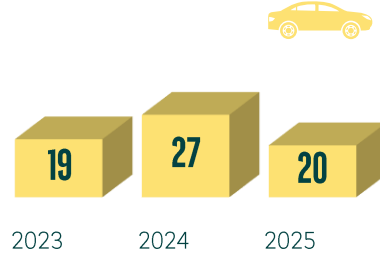
Yuvarlamadan dolayı toplamalar +/-1 olabilir.

Önümüzdeki üç yıla bakıldığında, filo ve mobilite paydaşlarının %20'sinin binek araçlarda BEV (Avrupa'da %18) ve %7'sinin eLCV'lerden (Avrupa'da %16) oluşmasını beklediklerini belirtmişlerdir. Bu rakamlar 2023'ten beri bazı ülkelerde sabit kalmış veya biraz azalmıştır. Elektrifikasyon momentumu sürerken, filo ve mobilite paydaşlarının orta vadeli görünüm konusunda temkinli bir iyimserliğe sahip olduklarını görüyoruz.

ENERJİ BAZINDA BEKLENEN FİLO PAYI BİNEK ARAÇ FİLOLARINDA

Türkiye'de
(%)

● Bataryalı elektrikli



Sonuçlar nasıl yorumlanır?

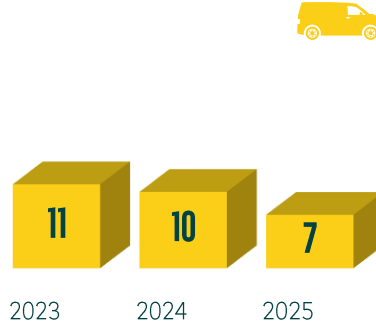
%20

Binek araç filolarının 3 yıl içinde BEV olmasını bekleyenlerin oranı.

ENERJİ BAZINDA BEKLENEN FİLO PAYI HAFİF TİCARİ ARAÇ (LCV) FİLOLARINDA

Türkiye'de
(%)

● Bataryalı elektrikli



Sonuçlar nasıl yorumlanır?

%7

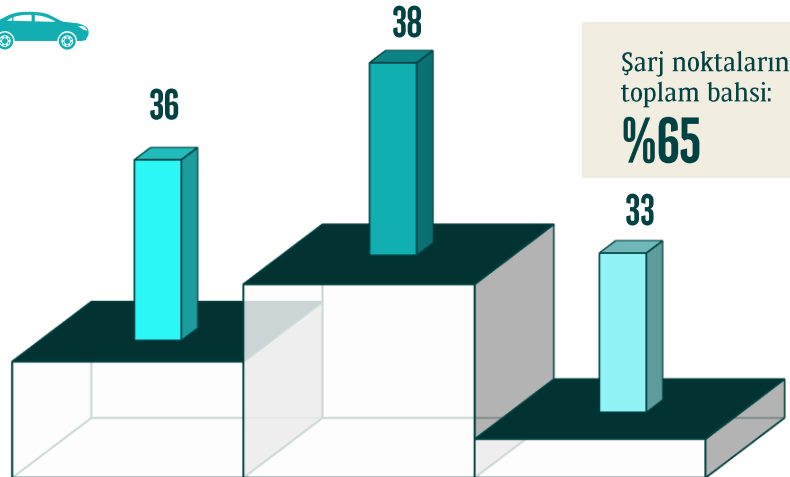
Hafif ticari araç filolarının 3 yıl içinde BEV olmasını bekleyenlerin oranı.

Raporda, elektrikli araçların daha geniş kapsamda kullanımına yönelik başlıca engellerin yetersiz şarj altyapısı ve standart yakıtlı araçlara kıyasla daha yüksek satın alma fiyatı olduğu vurgulanmaktadır. Hem binek araçlar hem de hafif ticari araçlar için gerek evde gerek iş yerinde gerekse halka açık şarj istasyonlarında (binek araçlar için toplamda %65 ve LCV'ler için %69) şarj altyapısı en çok bahsedilen kısıtlamadır.

ELEKTRİKLİ BİNEK ARAÇLARIN KULLANILMASINA İLİŞKİN KISITLAR

2025 yılında binek araçlar için
(%)

- Yeterli sayıda halka açık şarj noktasının olmaması
- Satınalma fiyatı standart yakıtlı araçtan daha yüksek
- İş yerinde şarj noktası yok



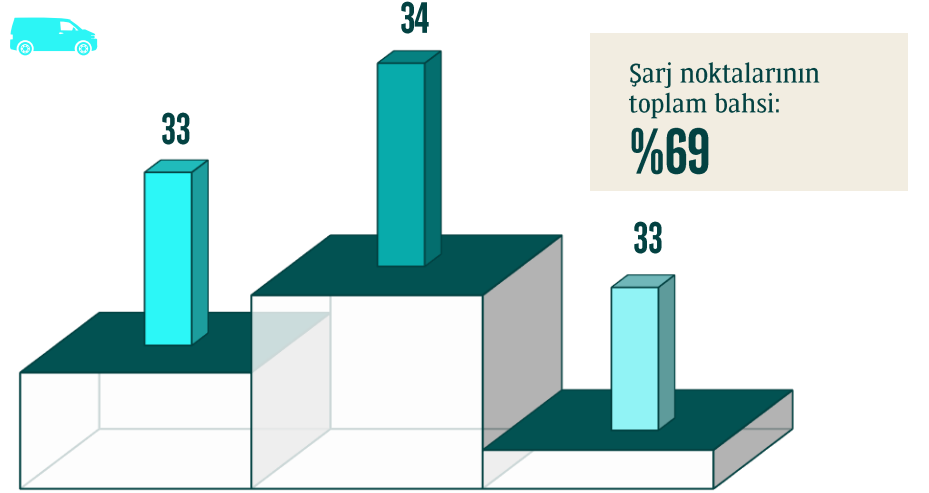
Şarj noktalarının toplam bahsi:

%65

ELEKTRİKLİ HAFİF TİCARİ ARAÇLARIN KULLANILMASINA İLİŞKİN KISITLAR

2025 yılında LCV'ler için
(%)

- Yeterli sayıda halka açık şarj noktasının olmaması
- Satınalma fiyatı standart yakıtlı araçtan daha yüksek
- İş yerinde şarj noktası yok

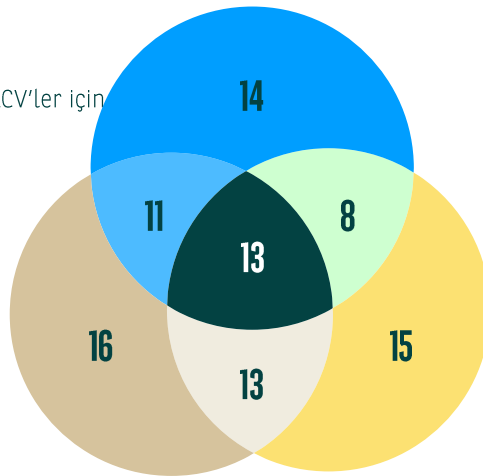


Bu sorunları ele alıp irdelemek için şirketler, iş yerinde şarj noktalarının kurulmasını ve çalışanlar için evde şarjın desteklenmesini kapsayan şarj stratejileri geliştirmektedir. Şirketler tarafından uygulanan şarj politikalarıyla ilgili yeni bir soru seti, görüşme yapılan şirketlerin %89'unda çalışanların evlerinde şarj edilmesini, iş yerinde şarj edilmesini veya halka açık ağların kullanılmasını kapsayan bir şarj politikası olduğunu veya gelecekte bir şarj politikası oluşturmayı planladığını ortaya koymaktadır. Daha ayrıntılı olarak ve 12 aylık bir perspektifle bakıldığında, şirketlerin %61'i halihazırda iş yerinde şarj noktası kurmuş veya kurmayı planlamaktadır ve %41'i şirket araç sürücülerinin evde şarj noktası kurmalarını desteklemekte veya desteklemeyi planlamaktadır (bu şirketlerin %52'si tam veya kısmi finansal destek sağlamakta).

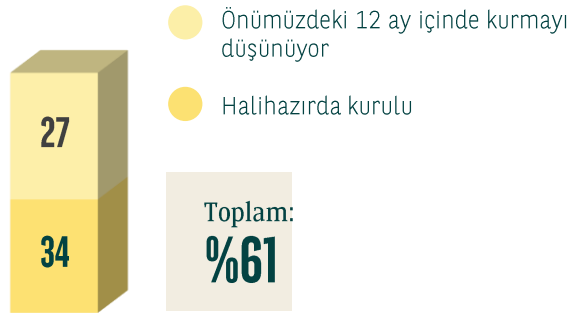
ŞARJ STRATEJİLERİ

2025 yılında Binek Araçlar ve LCV'ler için
Türkiye'de (%)

- Evde şarj
- Halka açık şarj
- İş yerinde şarj



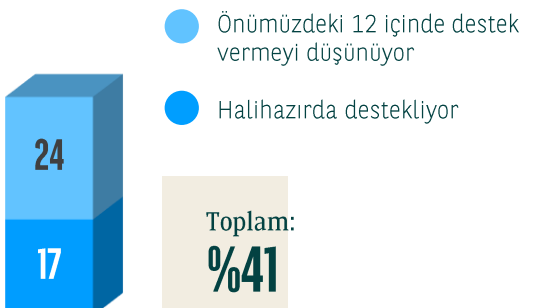
İş yerinde şarj noktalarının kurulumu (%)



En az bir şarj stratejisi:
%89

Şarj stratejisi yok:
%11

Evde şarj noktası kurulumunun desteklenmesi (%)



Raporda ayrıca, Türkiye'de şirketlerin %12'sinin karbonsuzlaştırma hedeflerini belirlediği, %30'unun ise bu tür hedefleri halen değerlendirmekte olduğu gösterilmektedir. Kurumsal karbonsuzlaştırma konusundaki bu artan farkındalık, filo yönetim uygulamalarını daha geniş çevresel hedeflerle uyumlu hale getirmenin önemini vurgulamakta. Karbonsuzlaştırma hedefi olan şirketlerin yarısından fazlası (%62'si), çalışanlar için sağlanan mobilite alternatiflerinin bu hedeflere ulaşmakta orta düzeyde veya önemli ölçüde katkı sağladığını düşünmektedir.

02/ MALİYET VERİMLİLİĞİ ÖNCELİKLİ BİR KONU OLMAYA DEVAM EDİYOR

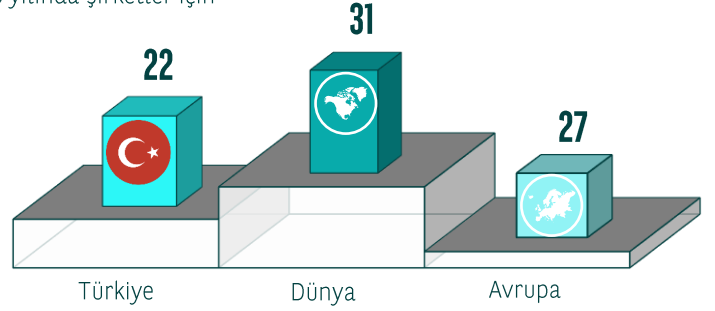
Şirketlerin %29'u şimdiden filolarında ikinci el araçlara yer veriyor.

Bir diğer büyük zorluk, artan Toplam Sahip Olma Maliyetini (TCO) azaltmaktır. Enflasyonla birlikte artan maliyetleri yönetmek filo yöneticileri için kritik bir husus haline gelmiştir. Raporda, şirketlerin %31'inin yükselen toplam sahip olma maliyetini azaltmayı büyük bir zorluk olarak gördüğü belirtilmektedir.

Bu husus özellikle Latin Amerika'da (%43) ve Kuzey Amerika'da (%49) daha belirgin; bu bölgelerde ekonomik koşullar artan operasyonel maliyetlere yol açarken, Avrupa'da (%27) ve Türkiye'de (%22) de önemli olmakla birlikte diğer bölgelerle karşılaştırıldığında daha az önem taşımaktadır.

ARTAN TCO'NUN AZALTILMASI BÖLGE KARŞILAŞTIRMASI

2025 yılında şirketler için %



Dünya:
%31

Yükselen toplam sahip olma maliyetiyle mücadele etmek için şirketler çeşitli finansman yöntemlerini araştırmaktadır. Türkiye'de şirketlerin %30'u tarafından ana finansman yöntemi olarak kullanılan **operasyonel kiralama** popüler bir seçenek olmaya devam ediyor. Ayrıca, şirketlerin %47'lik bir kesiminin önümüzdeki üç yıl içinde kullanmaya başlamayı veya kullanımını arttırmayı planladığı bu finansman yöntemi olumlu bir görünüm sergiliyor.

Bu yılki Barometrenin bir başka ilginç bulgusu, şirketlerin %29'unun halihazırda filolarında ikinci el araçlara yer vermesi ve ayrıca, şirketlerin %47'lik bir kesiminin önümüzdeki üç yıl içinde filolarında ikinci el araçlara yer vermeyi planladığını beyan etmesidir. Her ne kadar Kuzey Amerika günümüzde daha yüksek bir kullanım oranı (yüzde 48) bildirse de bu rakamlar bölgeler arasında oldukça tutarlı.

İKİNCİ EL ARAÇ SAHİPLİĞİ

2025 yılında şirketler için
Binek + Hafif ticari araçlar (%)

- Halihazırda dahil ediyor
- Önümüzdeki 3 yıl içinde dahil etmeyi düşünüyor

Sonuçlar nasıl yorumlanır?

%76

2025 yılında şirketlerin yüzde 76'sı genel olarak satın alındığında yeni olmayan araçları halihazırda filolarına dahil etmiş veya önümüzdeki 3 yıl içinde dahil etmeyi düşünüyor.

	Türkiye Toplam	Küçük şirketler	Orta ölçekli şirketler	Büyük şirketler
Toplam:	76	75	79	72
	47	44	54	44
	29	31	25	28

Maliyet zorluğuna rağmen, rapor çoğu şirketin filolarının geleceği konusunda iyimser olduğunu ortaya koymaktadır. Genel olarak, şirketlerin %93'ü filolarının önümüzdeki üç yıl içinde ya sabit kalacağını ya da büyüyeceğini öngörmekte; %35'i ise büyüyeceğini beklemektedir. Bu iyimserlik, öncelikle şirket büyümesinden veya şirket araçlarını gerektiren yeni bir faaliyet geliştirmesinden kaynaklanmaktadır. Büyüme potansiyeli özellikle Türkiye, Kuzey Amerika ve Avrupa'da güçlüdür; bu bölgelerde şirketlerin filo genişletmeye yatırım yapma olasılığı daha yüksektir.

03/ ŞİRKETLER ÇALIŞANLARI MOBİLİTE VE FİLO DÖNÜŞÜMÜNÜN MERKEZİNDE YENİDEN KONUMLANDIRIYOR

Şirketlerin %45'i çalışan mobilite politikalarını ve çözümlerini geliştirmelerinin ana nedenleri olarak KSS (kurumsal sosyal sorumluluk) politikalarıyla ilgili nedenler olduğunu beyan ediyor.

Bu yılki Barometre'de, çalışanların kurumsal mobilite paydaşlarının karar alma süreçlerindeki artan etkisi sergilenmektedir.

Şirketlerin %23'ü, sorumlu sürüşü teşvik etmeyi temel bir zorluk olarak vurgulamakta, bu nedenle sürücü davranışı ve güvenliğine odaklanma ihtiyacı belirgin hale gelmektedir. Telematik ve bağlantılı araç teknolojilerinin kullanılması bu zorluğun üstesinden gelinmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Barometre, şirketlerin %53'ünün telematik araçlarına sahip olduğunu ortaya koyuyor. Ancak ilginç bir şekilde, telematik verilerinin kullanımı konusunda bir 'söylem ve eylem farkı' olduğu görülüyor; bağlantılı araçlara sahip filo yöneticilerinin bugün yalnızca %19'u bu verileri kullanıyor, ancak ilave %38'i önümüzdeki üç yıl içinde verileri kullanmayı planladıklarını beyan ediyor.

Sonuçlar nasıl yorumlanır?

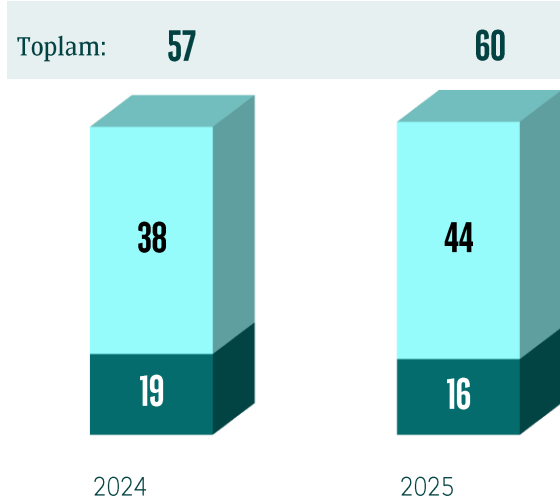
%60

Bağlantılı araçlara sahip şirketlerin yüzde 60'ı, genel olarak 2025 yılında telematik platformu sayesinde araçtan alınan verileri kullanıyor ya da önümüzdeki 3 yıl içinde kullanmayı düşünüyor.

TELEMATİK'TEN ALINAN VERİLERİ KULLANAN ŞİRKETLERİN ORANI

Türkiye için
(%)

- Kullanan
- Kullanmayı düşünen

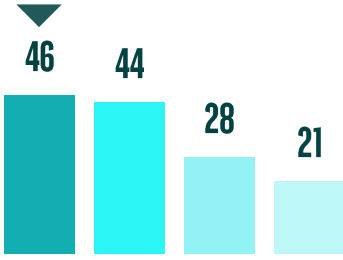


Telematik verileri öncelikle araç güvenliği ve coğrafi konumu belirlemek, sürücü davranışını ve güvenliği artırmak ve operasyonel verimliliği artırmak için kullanılmaktadır. Bu verileri kullanarak, şirketler daha güvenli sürüş uygulamalarını teşvik etmeye yönelik hedefli stratejileri uygulamaya koyabilir, kazaları azaltabilir ve genel filo performansını iyileştirebilir. Sorumlu sürüşe odaklanmak, sadece güvenliği artırmakla kalmayıp aynı zamanda maliyet tasarrufuna ve çevresel sürdürülebilirliğe de katkıda bulunmaktadır.

Yukarıda bahsi geçen zorluklara ek olarak, mobilité çözümlerinden faydalanmak, yetenek işe alımı ve çalışan sadakati gibi İK ile ilgili ihtiyaçlar filo ve mobilité paydaşları için giderek daha önemli hale gelmektedir (katılımcıların en az %45'i bunu belirtmektedir). Mobilité politikaları ve çözümleri, şirketlerin KSS (kurumsal sosyal sorumluluk) politikalarını önceliklendirme eğiliminde olduğu özellikle Avrupa'da, aynı zamanda çevresel sürdürülebilirliğin itici unsuru olarak da görülmektedir - Avrupa'daki şirketlerin %50'si için mobilité politikalarının uygulanması ve %47'si için mobilité çözümleri açısından bir kaldıraç olarak değerlendirilmektedir.

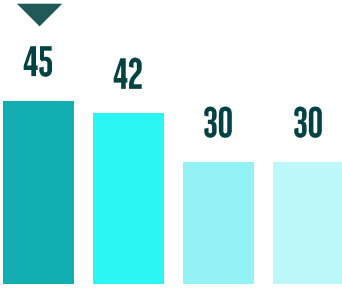
MOBİLİTE POLİTİKALARININ UYGULANMASINDA BAŞLICA NEDENLER

2025 Global + Avrupa
Karşılaştırması (%)

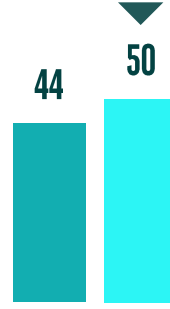


Tüm
ülkeler

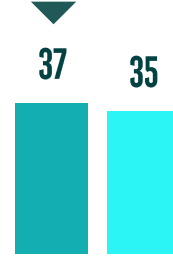
MOBİLİTE ÇÖZÜMLERİNİN UYGULANMASINDA BAŞLICA NEDENLER



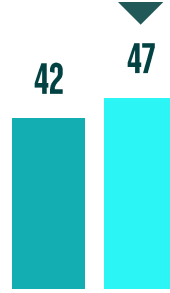
Tüm
ülkeler



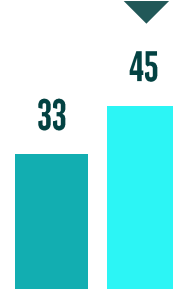
Avrupa



Türkiye



Avrupa



Türkiye

Sonuçlar nasıl yorumlanır?

%37

Türkiye'de şirketlerin yüzde 37'si genel olarak 2025 yılında mobilité politikalarını uygulamaya başlamanın ana sebebinin yetenek işe alımı gibi İK ile ilgili ihtiyaçlar olduğunu beyan ediyor.

%45

Türkiye'de şirketlerin yüzde 45'i genel olarak 2025 yılında mobilité çözümlerini uygulamaya başlamanın ana sebebinin KSS (kurumsal sosyal sorumluluk) politikaları ile ilgili nedenlerden dolayı olduğunu beyan ediyor.

Benimsenme oranı ile ilgili olarak, mobilité politikaları dünya genelinde şirketlerin %79'u tarafından kullanılırken veya önümüzdeki üç yıl içinde kullanılması planlanırken, mobilité çözümlerinin dünya genelinde şirketlerin %60'ı tarafından kullanılması veya kullanılmasının planlanıyor olması, değişim yönetimini ve filo & mobilité paydaşlarının yatırım yapmasını gerektiren çözümlerin uygulanmasının uzun bir vakit alacağını göstermektedir.

¹ 2025 Barometresinde test edilen Mobilité Politikaları listesi: Toplu taşıma giderlerinin geri ödenmesi, şahsi araç giderlerinin geri ödenmesi, mobilité bütçesi, özel kiralama veya maaştan kesinti, kısa veya orta vadeli araç kiralama, araç veya nakit yardımı.

² 2025 Barometresinde test edilen Mobilité Çözümleri listesi: Araç paylaşımı, ortak araç kullanımı veya araç paylaşımı, bisiklet kiralama, bisiklet paylaşımı, skuter veya motor kiralama, birden fazla mobilité çözümüne rezervasyonu yapmak için şirket tarafından sağlanan bir uygulama, birden fazla mobilité çözümünü ödemek için şirket tarafından verilen kart.

Mobilite çözümleri arasında, araç paylaşımının hem kullanım hem de değerlendirme açısından (Türkiye’de %20) popüler bir seçenek olarak öne çıktığını görüyoruz, Avrupa’da bisiklet kiralamanın geliştirilmesi konusuna da belirgin bir ilgi var (bugün şirketlerin sadece %4’ü bu hizmeti kullandığını belirtirken, %7’si önümüzdeki üç yıl içinde kullanmayı düşünüyor). Mobilite politikalarına gelince, en çok kullanılanlar toplu taşıma giderlerinin geri ödenmesi (Türkiye’de %15), araç veya nakit yardımı (Türkiye’de %14) ve mobilite bütçesidir (Türkiye’de %12).

MOBİLİTE ÇÖZÜMLERİ VE POLİTİKALARI

2025, Türkiye (%)

Mobilite Politikaları

- Toplu taşıma giderlerinin geri ödenmesi
- Araç veya nakit yardımı
- Mobilite bütçesi
- Kısa veya orta süreli kiralık araç

Mobilite Çözümleri

- Araç paylaşımı
- Birden fazla mobilite çözümüne rezervasyonu yapmak için şirket tarafından sağlanan bir uygulama
- Birden fazla mobilite çözümünü ödemek için şirket tarafından verilen kart
- Ortak araç kullanımı veya yolculuk paylaşımı

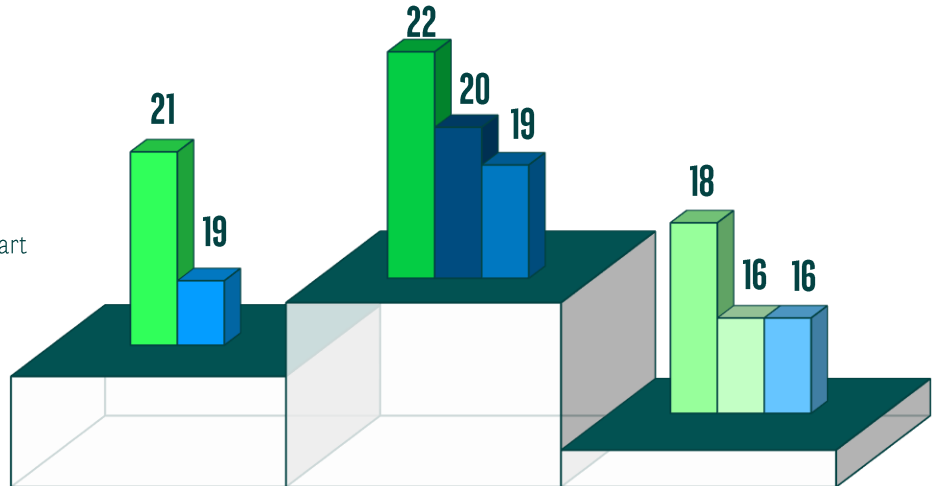
Sonuçlar nasıl yorumlanır?

%22

Türkiye’de şirketlerin yüzde 22’si genel olarak 2025 yılında halihazırda toplu taşıma giderlerini geri ödemekte veya önümüzdeki 3 yıl içinde geri ödemeyi düşünmektedir.

%20

Türkiye’de şirketlerin yüzde 20’si genel olarak 2025 yılında halihazırda araç paylaşımını kullanmakta veya önümüzdeki 3 yıl içinde kullanmayı düşünmektedir.



Türkiye’de en az bir mobilite politikası kullanan veya düşünen:

%52

Türkiye’de en az bir mobilite çözümü kullanan veya düşünen:

%41

Mobilite çözümlerinin uygulanması, sadece çalışanların ihtiyaçlarını ele almakla kalmaz, aynı zamanda genel mobilite etkinliğine ve sürdürülebilirliğe de katkıda bulunur. Şirketler çeşitli mobilite seçenekleri sunarak, geleneksel şirket araçlarına olan bağımlılığı azaltabilir ve daha sürdürülebilir ulaşım uygulamalarını teşvik edebilirler.

Arval Mobility Observatory'nin 2025 Filo ve Mobilite Barometresi; bizlere filo ve mobilite yönetiminde çevresel, ekonomik ve çalışanlarla ilgili zorlukları ele alan dengeli bir yaklaşımın önemini gösteriyor. Elektrikli filolara geçiş, şarj altyapısı ve satın alma fiyatları gibi engellerle karşılaşsa da bu zorluklar aynı zamanda yenilik ve büyüme için fırsatlar da sunmakta. Şirketler, operasyonel kiralama ve filolarına ikinci el araçları dahil etme gibi maliyeti düşüren finansman yöntemlerini araştırıyor, şarj stratejileri geliştiriyor. Ayrıca, çalışanların mobilite politikalarına ve çözümlerine odaklanmak sadece İK ihtiyaçlarını karşılamakla kalmaz, aynı zamanda genel filo verimliliğine ve sürdürülebilirliğe de katkıda bulunur. Şirketler, telematik ve bağlantılı araç teknolojilerinden yararlanarak, daha güvenli sürüş uygulamalarını teşvik edebilir, kazaları azaltabilir ve operasyonel verimliliği artırabilir.

Sonuç olarak, 2025 Barometresi zorlukları değişim için katalizörlere dönüştürerek şirketlerin filo ve mobilitenin geleceğini başarıyla yönlendirebileceklerini vurguluyor.

tebarval.com.tr

2025 Filo ve Mobilite Barometre Raporunu
tebarval.com.tr'den **indirebilirsiniz:**

[Filo ve Mobilitenin geleceği: 2025 ve sonrasında şekillendiren başlıca trendler](#)



Ipsos tarafından yapılan bu bağımsız araştırma için, 26 Ağustos 2024 ile 6 Kasım 2024 tarihleri arasında 28 ülkede 8.061 şirketin karar vericisi ile görüşmeler yapılmıştır. Katılımcılar telefonla seçilmiş ve görüşülmüştür. Araştırma 28 ülkeyi kapsamaktadır: Avusturya, Almanya, Belçika, İspanya, Fransa, Yunanistan, İtalya, Lüksemburg, Hollanda, Polonya, Portekiz, Birleşik Krallık, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Romanya, İsviçre, Finlandiya, Danimarka, Norveç, İsveç, Meksika, Kanada, ABD, Türkiye, Fas, Şili, Peru ve Brezilya. Kapsam dahilindeki şirketler en az bir araç kullanmaktadır.

Dünya genelinde görüşme yapılan kişilerin dağılımı şu şekildedir:

%53

1 - 99 çalışanı olan
şirketler

%27

100 - 249/499/999*
çalışanı olan şirketler

%20

250/500/1000+* çalışanı
olan şirketler

*Piyasaya bağlı olarak değişir.

