

2017

BAROMETR FLOTOWY

Unikatowa publikacja

opisująca aktualny stan
oraz kierunki rozwoju rynku flotowego
w Polsce i w Unii Europejskiej.

www.arval.pl

Corporate Vehicle
Observatory



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

We care about cars.
We care about you.

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	02
2. NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI	03
3. CHARAKTERYSTYKA RYNKU	04
4. CHARAKTERYSTYKA FLOTY	06
5. NAPĘDY ALTERNATYWNE	08
6. FINANSOWANIE FLOTY	12
7. TELEMATYKA	16
8. CAR SHARING I MOBILNOŚĆ PRACOWNIKÓW	18
9. O CVO I METODOLOGII BADANIA	21

WSTĘP



Grzegorz Szymański
Dyrektor Generalny i Prezes Zarządu Arval Polska
Członek Zarządu Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów

Szanowni Państwo!

Ubiegły rok był dla branży motoryzacyjnej pod wieloma względami wyjątkowy. Dobra koniunktura gospodarcza przełożyła się na rekordową sprzedaż ponad 416 tysięcy nowych aut osobowych, z czego ponad 2/3 zostało kupionych przez przedsiębiorstwa.

Z tym większą przyjemnością przekazuję w Państwa ręce kolejną edycję „Barometru Flotowego”. Nie tylko dlatego, że rzeczywiste wyniki potwierdziły prognozy z ubiegłorocznego „Barometru”, lecz także dlatego, że z naszych badań wyłaniają się doskonałe perspektywy dla branży CFM w 2018 roku.

Wnioski z analizy opinii wyrażonych przez naszych respondentów pozwalają spodziewać się dalszego wzrostu zainteresowania wynajmem długoterminowym. Na marginesie dodam, że w tym roku polskiemu oddziałowi firmy Arval udało się przekroczyć barierę 20 tysięcy samochodów użytkowanych przez naszych Klientów!

W tegorocznej edycji badania bliżej przyjrzelśmy się kilku interesującym aspektom rynku flotowego, m.in. telematyce, nowoczesnym napędom oraz alternatywom dla samochodu służbowego w przedsiębiorstwie. Wnioski znajdziecie Państwo na kolejnych stronach.

Niewątpliwą zaletą „Barometru Flotowego” jest fakt, że dzięki powtarzalności badań pozwala on identyfikować trendy, obserwować zmiany zachodzące w czasie na rynku flotowym oraz porównywać kondycję polskiego rynku CFM do innych krajów europejskich. Dane statystyczne dodatkowo uzupełniamy o opinie i komentarze uznanych ekspertów branżowych.

„Barometr Flotowy” to cenna i wartościowa publikacja, którą dzielimy się z naszymi Klientami, partnerami biznesowymi i mediami. W ten sposób chcemy wspierać branżę CFM w Polsce – by jak najszybciej osiągnęła taki poziom, jak w najbardziej rozwiniętych gospodarkach Europy i świata.

Zapraszam do lektury!

NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI



Rekordowe wyniki branży motoryzacyjnej w 2016 roku przełożyły się na duży wzrost udziału firm CFM w obsłudze flot firmowych.



Perspektywa branży CFM w kolejnych latach będzie jeszcze lepsza – 43% przebadanych poważnie rozważa wykorzystanie leasingu operacyjnego jako sposobu finansowania rozwoju floty, z czego aż 17% wyraża silne przekonanie, że skorzysta z tej formy zakupu w ciągu najbliższych trzech lat.



W stosunku do ubiegłego roku przedsiębiorstwa chętniej wykorzystują leasing operacyjny.



Menedżerowie flot w Polsce coraz chętniej korzystają z nowoczesnych rozwiązań telematycznych, widząc w tym szereg korzyści związanych z obniżeniem całkowitego kosztu użytkowania floty (TCO) oraz bezpieczeństwem kierowców.



Nadal w niewielkim stopniu korzystamy z napędów alternatywnych w samochodach flotowych, ale wyniki badań wskazują na sukcesywny wzrost zainteresowań takimi rozwiązaniami. 13% fleet menedżerów w Polsce rozważa skorzystanie z przynajmniej jednej technologii alternatywnej dla klasycznego napędu spalinowego w ciągu najbliższych trzech lat.



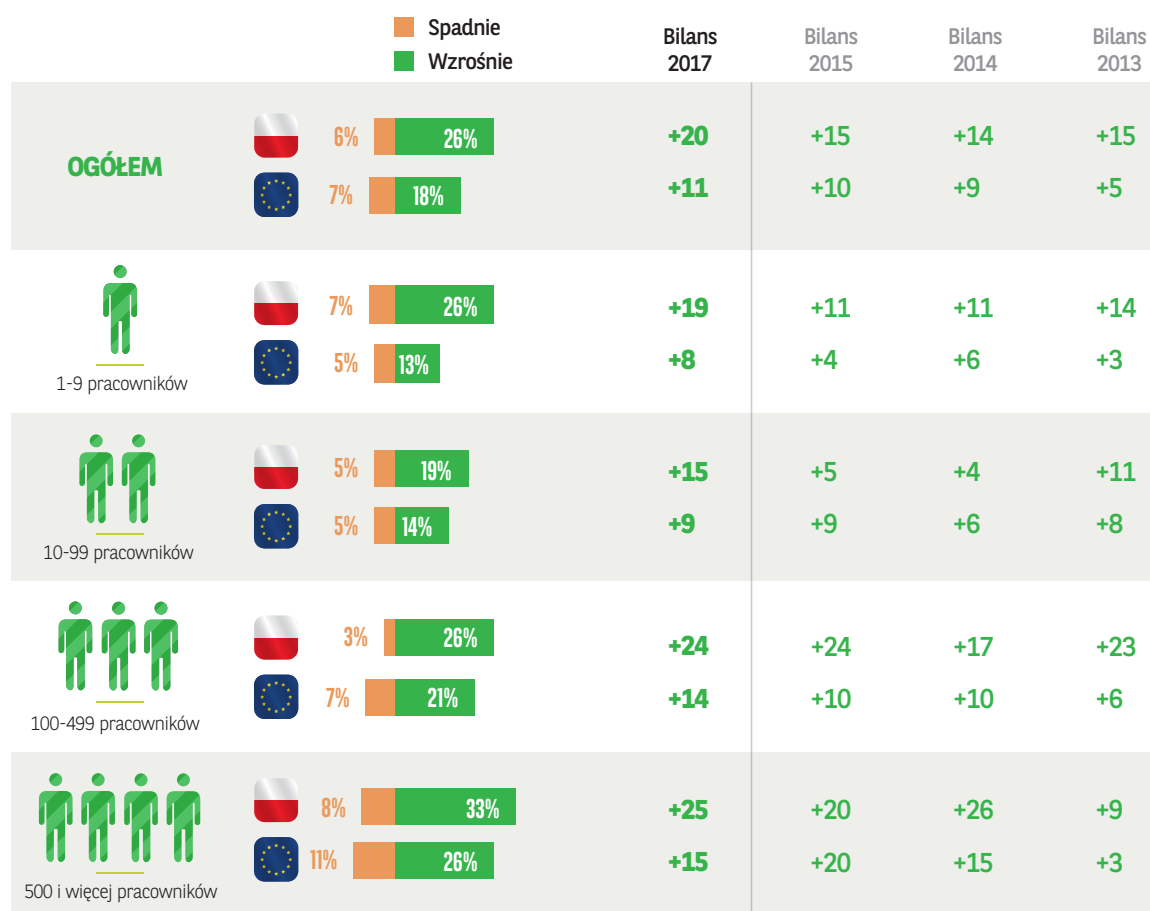
Rośnie zainteresowanie firm (także małych i średnich) rozwiązaniami pozwalającymi na pełne przeniesienie odpowiedzialności za mobilność pracowników do firmy zewnętrznej.

CHARAKTERYSTYKA RYNKU

Według danych opublikowanych przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego i firmę KPMG sprzedaż nowych samochodów osobowych w 2016 roku osiągnęła ponad 416 tys. sztuk i była o ponad 17% wyższa niż w 2015 roku. Ten doskonały wynik całej branży samochodowej przełożył się na wzrost w branży CFM. Jest to spowodowane tym, że ponad 2/3 nowych aut trafiło do klientów instytucjonalnych, którzy coraz częściej decydują się na finansowanie floty poprzez wynajem długoterminowy. W efekcie w ubiegłym roku branża CFM zakupiła ponad 21% więcej aut niż w 2015 roku (łącznie 54 tys.). W ten sposób potwierdziły się prognozy z ubiegłorocznego „Barometru Flotowego”, z których wynikało, że większość menedżerów flot samochodowych przewiduje rozbudowę swojej floty.

Również w tym roku respondenci „Barometru Flotowego” z optymizmem patrzą w przyszłość. Aż 26% badanych osób prezentuje pogląd, że floty, którymi zarządzają, w perspektywie najbliższych trzech lat w Polsce będą rosnąć. Przeciwnego zdania („moja flota zmniejszy się”) było tylko 6% respondentów. Przewaga optymistów nad pesymistami, wynosząca w tym przypadku 20%, w ciągu ostatnich lat wyraźnie się utrzymuje: w badaniach z 2015 roku wynosiła 15 punktów procentowych, a w 2014 roku – 14 punktów procentowych.

RYS. 1: PROGNOZOWANE PRZEZ RESPONDENTÓW ZMIANY WIELKOŚCI FLOTY W NAJBLIŻSZYCH TRZECH LATACH



Bilans = Liczba pojazdów zwiększy się – liczba pojazdów zmniejszy się

Polski rynek pozytywnie wyróżnia się na tle innych krajów europejskich. Na świetny wynik branży motoryzacyjnej wpływa utrzymująca się dobra koniunktura gospodarcza, co znajduje odzwierciedlenie w bardziej optymistycznym nastawieniu do rozwoju floty wśród polskich fleet menedżerów niż wśród

ich zagranicznych kolegów. Prognozowany przez NBP wzrost PKB na poziomie 4%¹ i dane sprzedażowe za I półrocze 2017 roku pozwalają przewidywać, że rok 2017 będzie nawet jeszcze bardziej udany niż 2016.

W porównaniu do innych krajów europejskich branża CFM w Polsce ma ciągle bardzo dobre perspektywy, również ze względu na niski poziom nasycenia rynku. W krajach wysokorozwiniętych, finansowanych w ten sposób jest od 40% do 50% aut kupowanych do firm. W Polsce, według danych Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów, w rekordowym I półroczu 2017 roku odsetek ten wyniósł 18,6% – wyraźnie więc widać przestrzeń dla dalszego wzrostu.

Niewątpliwie rozwojowi rynku sprzyjać będzie także rosnące zainteresowanie firm ofertą kompleksową, w której dostawca usług flotowych przejmuje na siebie pełną odpowiedzialność za wszystkie procesy związane z zarządzaniem samochodami w przedsiębiorstwie.



Jakub Faryś
Prezes Polskiego Związku
Przemysłu Motoryzacyjnego

W mojej opinii rynek flotowy w Polsce ma się niezwykle dobrze. Zawdzięczamy to przede wszystkim dobrej koniunkturze gospodarczej. Wewnętrzny popyt na nowe samochody pozwala sądzić, że w następnym roku odnotujemy wzrost. Ale o tym, czy ta tendencja się utrzyma, zadecyduje przede wszystkim sytuacja ekonomiczna firm.

Warto jednak spojrzeć wstecz. Od co najmniej 10 lat udział pojazdów kupowanych na potrzeby flot samochodowych stale rośnie. Obecnie stanowią one około 3/4 wszystkich samochodów w kraju. W tym roku odnotowaliśmy udział na poziomie ponad 80%. Jeśli chodzi o segment samochodów dostawczych i ciężarowych, to do pewnego momentu rozwijał się on niezwykle dynamicznie, jednak w ostatnim czasie ten wzrost wyhamował. Zagrożeniem dla dalszego rozwoju flot samochodów tego typu jest opracowywana obecnie dyrektywa UE, która przewiduje zrównanie kosztów pracy dla wszystkich kierowców na terenie

UE. Może ona znacząco wyhamować rozwój w tym segmencie.

Dane pokazują, że wydłużył się okres korzystania z pojazdów, zarówno w Polsce, jak i Europie. I choć w porównaniu z UE eksploatujemy pojazdy nieco dłużej, to nie są to duże różnice. Czynnikiem, który bezpośrednio wpływa na ten czas, jest model finansowania (leasing lub wynajem długoterminowy), ale zazwyczaj trwa on w Polsce od trzech do pięciu lat, choć zależy to np. od modelu samochodu.

Dziś świadomość kadry zarządzającej flotami samochodowymi jest na wysokim poziomie i widoczne są duże, pozytywne zmiany w tym zakresie. Menedżerowie zdają sobie sprawę z tego, jak ważna jest polityka flotowa. O wyborze samochodu decyduje dziś TCO, czyli całkowity koszt eksploatacji pojazdu. Zarządzający zwracają uwagę, by po okresie użytkowania uzyskać jak najwyższą cenę za pojazd – oczywiście w przypadku samochodów nieleasingowanych.

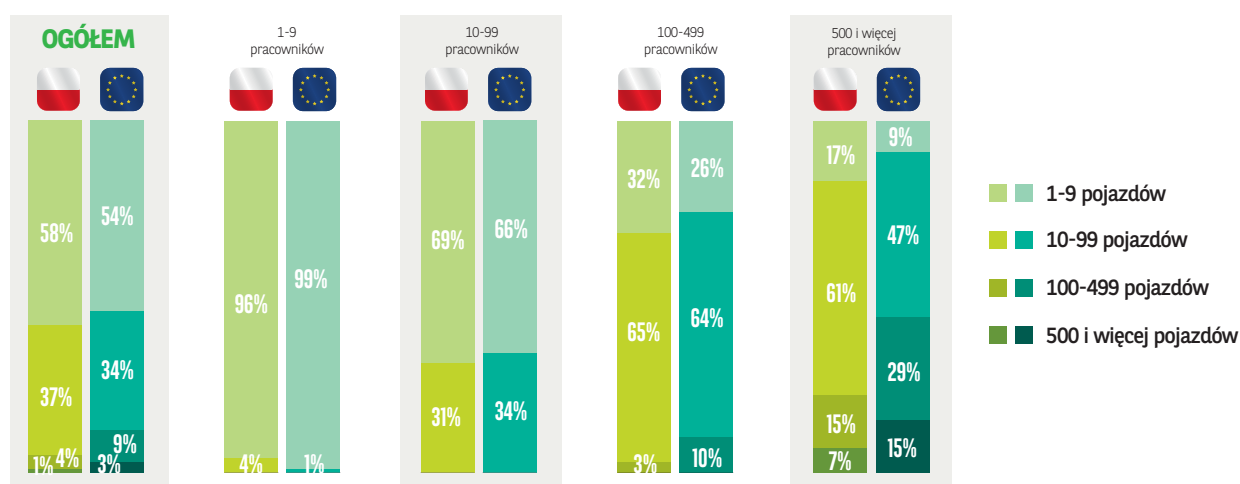
Wśród czynników, które wpływają na to, jakie auta wybierane są do flot, można wymienić: politykę firmy, system benefitów (mniejsze samochody klasy premium za bardzo dobre wyniki), łatwość obsługi floty, zakup różnych aut jednej marki dla pracowników na różnych stanowiskach. Warto podkreślić, że zakupów flotowych w Polsce dokonuje się niezwykle racjonalnie.

¹ Dane z dnia 10 lipca 2017 r.

CHARAKTERYSTYKA FLOTY

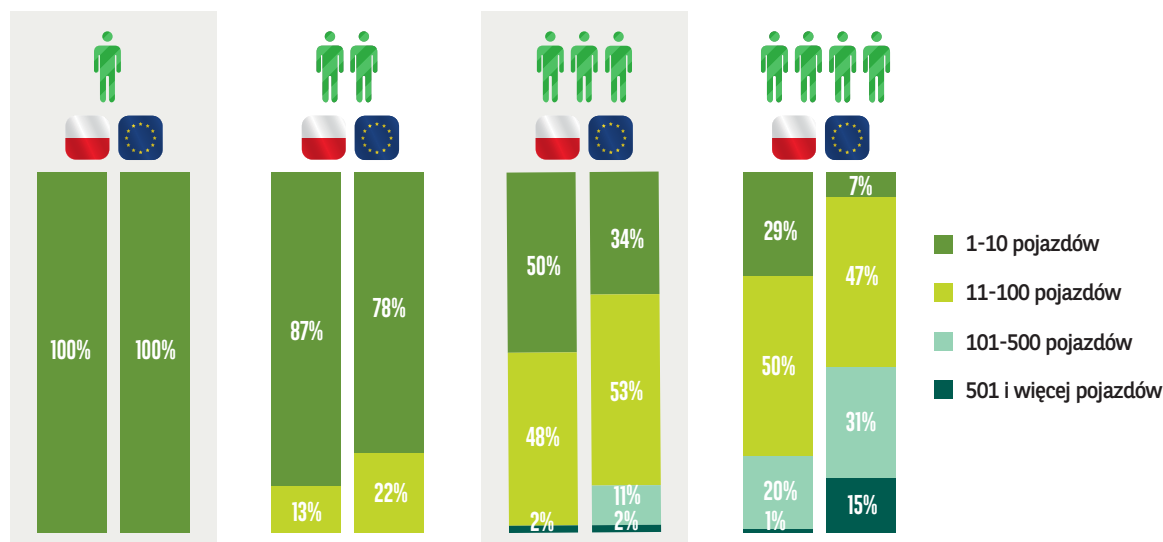
Wyniki tegorocznego „Barometru Flotowego” nie przynoszą informacji o istotnych zmianach w strukturze flot w polskich przedsiębiorstwach. Podobnie jak w innych krajach europejskich objętych badaniem, wielkość flot jest silnie skorelowana z liczbą osób zatrudnianych przez przedsiębiorstwo. Różnice pomiędzy europejskimi a polskimi firmami widoczne są w liczbie firm, które deklarują posiadanie dużych flot samochodowych, liczących ponad 100 aut. W Polsce takimi flotami dysponuje 5% badanych przedsiębiorstw, podczas gdy średnia dla innych państw europejskich wynosi 12%.

RYS. 2: STRUKTURA FLOT W POLSCE I W UNII EUROPEJSKIEJ W 2016 ROKU



Warto zauważyć jednak, że stopniowo podążamy w kierunku struktury charakterystycznej dla krajów wysokorozwiniętych. Porównując wyniki tegorocznego barometru z wynikami za rok 2013, można zauważyć, że szczególnie w segmencie dużych przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 500 osób odsetek flot liczących ponad 500 aut zwiększył się aż o 6 punktów procentowych.

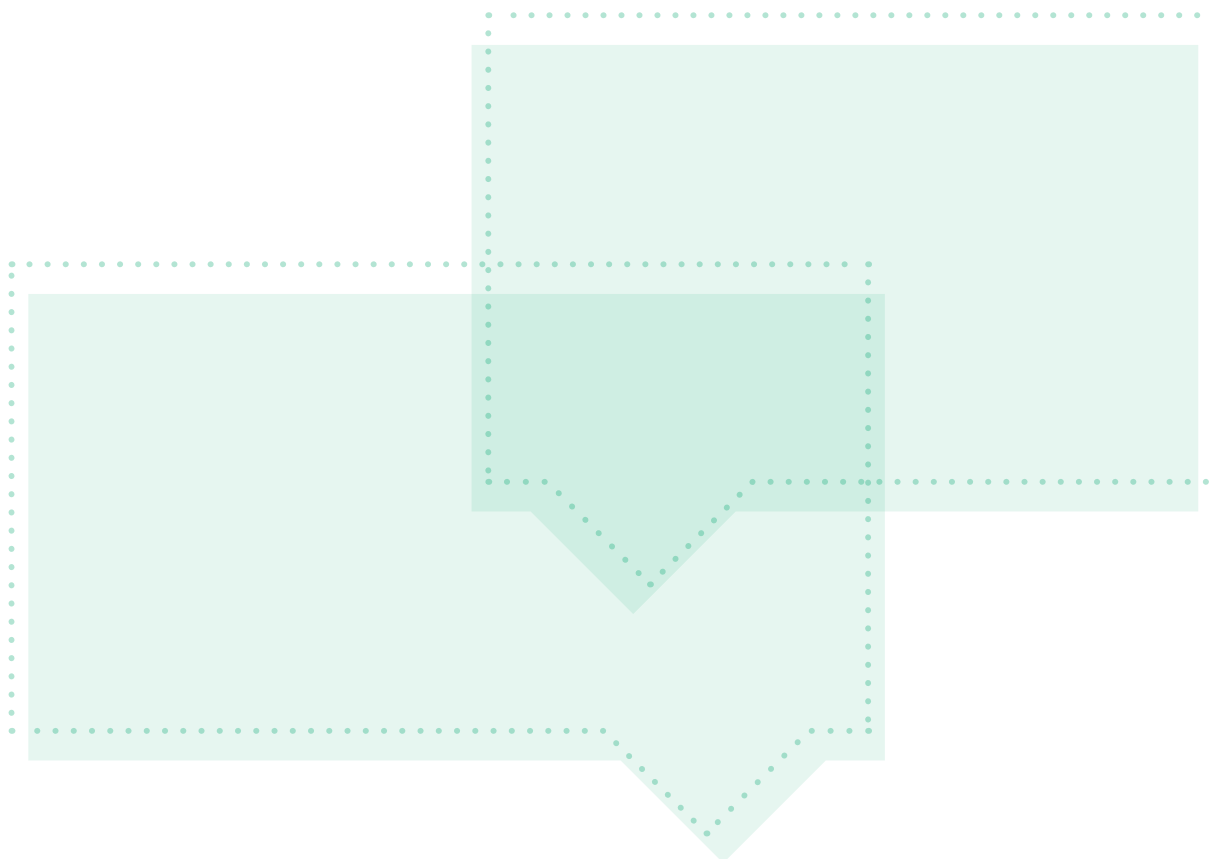
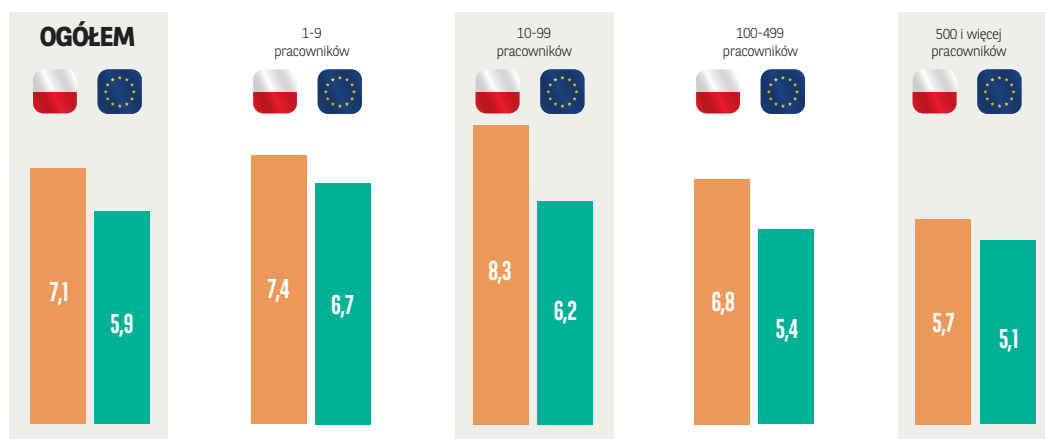
RYS. 3: STRUKTURA FLOT W POLSCE I W UNII EUROPEJSKIEJ W 2013 ROKU



Co ciekawe, wydłuża się czas utrzymywania pojazdu we flotach firmowych. Jest to trend zgodny z tendencjami w całej Europie – odsetek osób wskazujących na coraz dłuższą eksploatację pojazdów służbowych jest porównywalny dla obu badanych grup. Istnieje przy tym odwrotna zależność pomiędzy wielkością firmy a średnim oczekiwanym czasem eksploatacji auta – im mniejsza firma, tym dłużej planuje użytkować auto w swojej flocie. Zdaniem ekspertów nie należy postrzegać tego zjawiska negatywnie, ponieważ wynika to wprost z wybranego modelu finansowania – auta kupowane za gotówkę są bowiem utrzymywane dłużej niż te, które finansowane są leasingiem operacyjnym.

RYS. 4: ŚREDNI CZAS UŻYTKOWANIA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH WE FLOTACH

Średnio w latach

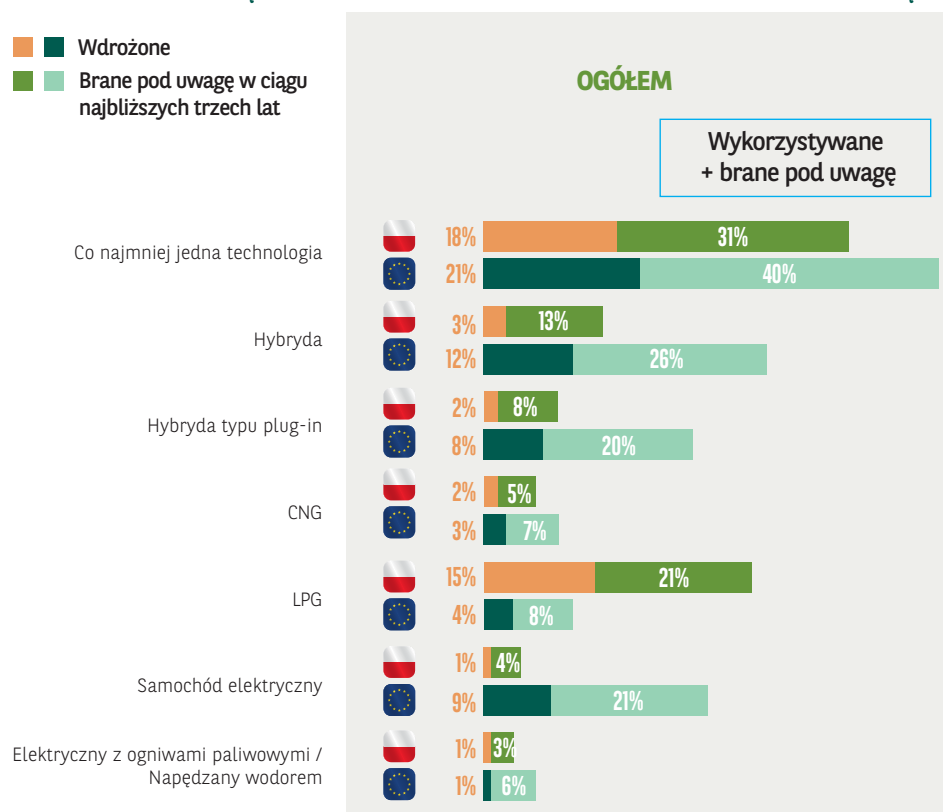


NAPĘDY ALTERNATYWNE

W tegorocznym badaniu „Barometru Flotowego” duży nacisk został położony na zbadanie aktualnego stanu wykorzystania napędów alternatywnych oraz przewidywanych przez menedżerów zmian w tym zakresie.

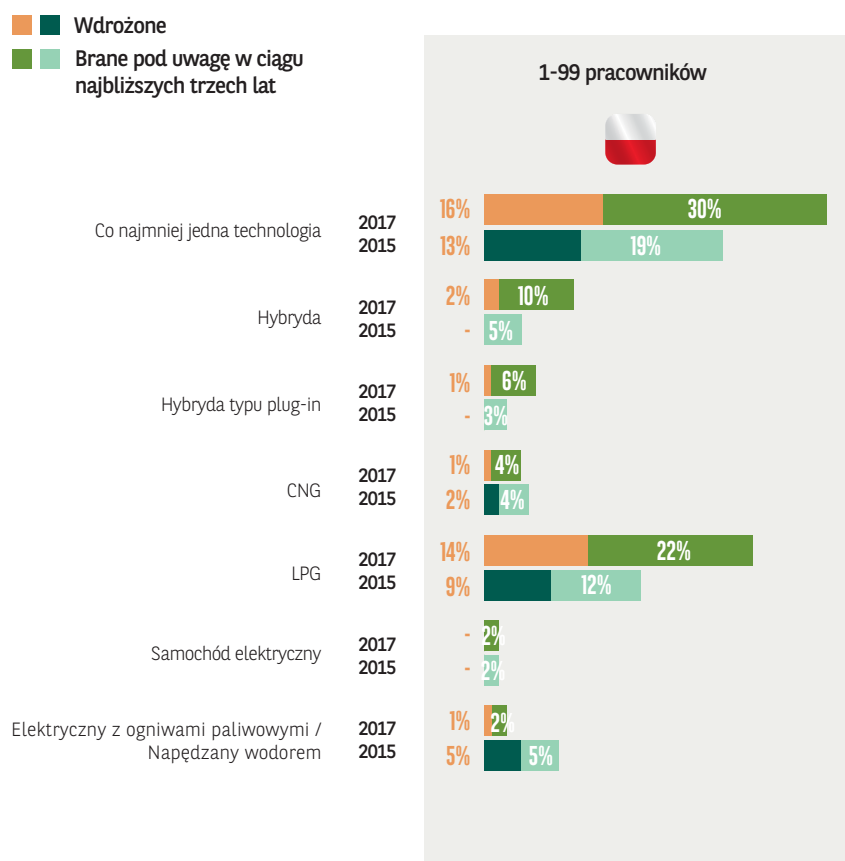
Zgodnie z wynikami 13% fleet menedżerów w Polsce i 19% w pozostałych państwach europejskich rozważa w ciągu najbliższych trzech lat skorzystanie z przynajmniej jednej technologii alternatywnej dla klasycznego napędu spalinowego. Od 2015 roku liczba polskich firm, które rozważają taką zmianę, wzrosła dwukrotnie. Jednocześnie niemal co piąty polski przedsiębiorca korzysta już z tego typu rozwiązań, wśród których największą popularnością cieszą się auta z instalacją LPG. Liczbę takich pojazdów szacuje się na naszym rynku na ponad 2,5 mln sztuk.

RYS. 5: WYKORZYSTANIE NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH WE FLOTACH – STAN AKTUALNY ORAZ POTENCJAŁ W CIĄGU NAJBLIŻSZYCH TRZECH LAT

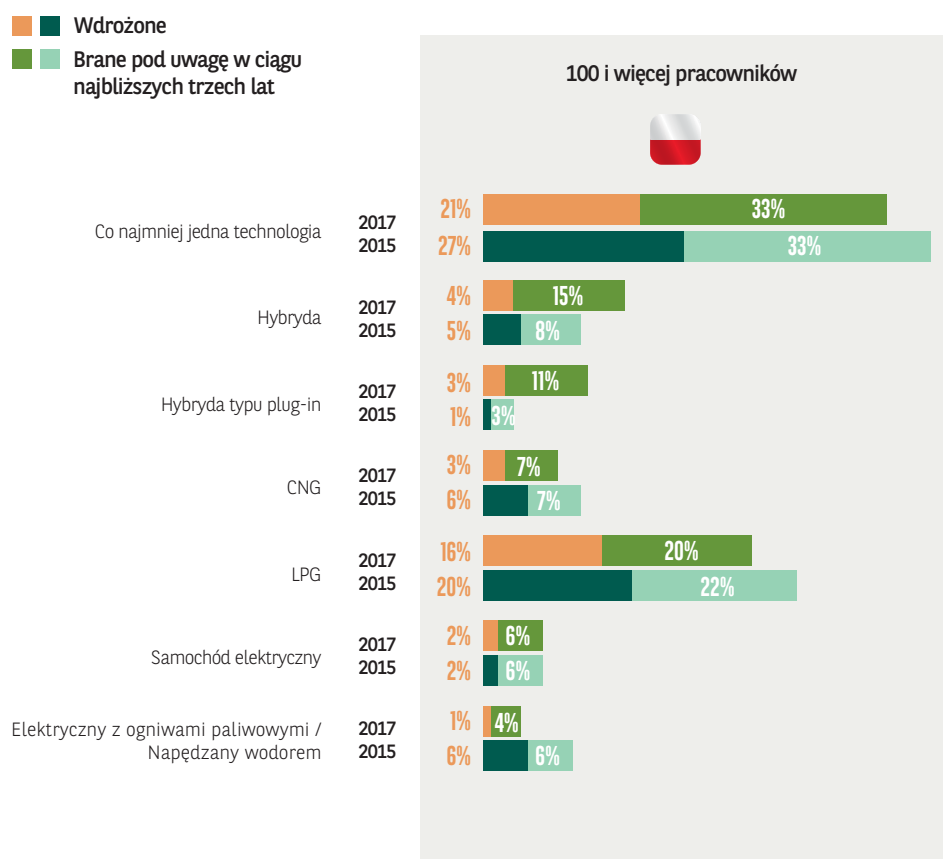


Analizując odpowiedzi polskich i europejskich fleet menedżerów, można zauważyć, że w Polsce – poza LPG – stopniowo rośnie zainteresowanie rozwiązaniami hybrydowymi. Co dziesiąty ankietowany rozważa wykorzystanie ich w swoich flotach w ciągu najbliższych trzech lat. W porównaniu do 2015 roku liczba menedżerów flot w średnich i dużych firmach deklarujących taki zamiar wzrosła z 3% do 11%. W pozostałych krajach europejskich zarządzający flotami również skłaniają się ku samochodom hybrydowym, a w drugiej kolejności ku samochodom elektrycznym.

RYS. 6: RÓŻNICE W PODEJŚCIU DO NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH POMIĘDZY ROKIEM 2015 I 2017 - FIRMY DO 99 OSÓB



RYS. 7: RÓŻNICE W PODEJŚCIU DO NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH POMIĘDZY ROKIEM 2015 I 2017 - FIRMY ZATRUDNIAJĄCE PONAD 100 OSÓB



Warto wspomnieć, że zgodnie z wynikami badań przeprowadzonych przez Corporate Vehicle Observatory w 2013 roku głównymi barierami powstrzymującymi przed zakupem aut elektrycznych były: ograniczona liczba stacji, na których można naładować auto, czas ładowania oraz mała liczba modeli samochodów. Zarówno w Polsce, jak i Europie wyniki były bardzo zbliżone i różniły się zaledwie o kilka punktów procentowych w każdej badanej grupie. Zdecydowanie największym problemem według respondentów była zbyt niska liczba stacji.

Choć bariery te nie zniknęły, to znaczenie dla rozwoju tego rynku może mieć polityka wspierania rozwoju elektromobilności zawarta w Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju przyjętej przez polski rząd w 2016 roku. Zakłada ona nie tylko opracowanie polskich pojazdów elektrycznych, lecz także rozwój infrastruktury do ich ładowania. Również na podstawie dostępnych danych rynkowych można przypuszczać, że w najbliższych latach udział samochodów hybrydowych i elektrycznych w Polsce będzie rósł.

Rośnie popyt na silniki benzynowe, spada na silniki Diesla

Dane CEPIK (Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców) wskazują, że w 2016 roku silniki Diesla nadal traciły na popularności. Choć liczba rejestracji aut z tym silnikiem wzrosła o niemal 10,5%, to sam udział diesla w rejestracjach zmalał do 31,6%, czyli o niemal 2 punkty procentowe. Na tej stracie zyskały samochody z silnikami benzynowymi oraz napędami hybrydowymi.

Udział tych pierwszych w rejestracjach wzrósł do 64,3%, co oznacza wzrost o ponad 19% względem 2015 roku. W przypadku hybryd rejestracja tych samochodów sięgnęła w 2016 roku 10,1 tys. sztuk i była o 76,5 proc. większa niż w 2015 roku. Udział hybryd w całości rejestracji wynosi 2,4%, co oznacza niemal 1-punktowy wzrost.

Powyższe informacje potwierdzają dane PZWLP za II kwartał 2017 roku. Na koniec czerwca br. nadal zauważalny był spadek udziału samochodów z silnikami dieslowskimi we flotach w wynajmie długoterminowym. Choć diesel wciąż dominuje i na koniec II kwartału stanowił 68,2% łącznego parku pojazdów w usługach CFM, to jego udział zmniejszył się w ciągu roku o 6%. Rośnie natomiast udział aut z silnikami benzynowymi (31,2% łącznej floty), a także udział samochodów ekologicznych, tzw. nisko- i zeroemisyjnych, czyli hybrydowych i elektrycznych (udział 0,6%).

Rosnąca popularność silników benzynowych to zdaniem ekspertów poza m.in. polityką cenową producentów, wynik wyraźnego obniżenia wielkości spalania aut z napędami benzynowymi, a przez to obniżenia kosztów ich eksploatacji. Na spadek zainteresowania silnikami Diesla złożyło się co najmniej kilka różnych elementów.

Jednym z nich była tzw. Dieselgate, czyli ujawniony we wrześniu 2015 roku proceder montowania w samochodach produkowanych przez koncern Volkswagen AG oprogramowania pozwalającego na manipulację wynikami pomiarów emisji z układu wydechowego. Koncern zadeklarował, że najszybciej, jak się da, zastosuje w swoich silnikach technologie oczyszczania spalin z tlenków. Zmienił też założenia strategii rozwoju, przenosząc sporą część finansów na badania i implementację technologii hybrydowych oraz elektrycznych.

Duże znaczenie mają także regulacje Unii Europejskiej. Wprowadzona została norma Euro6, która zaopatrzyła wysokość dopuszczalnej emisji spalin. Opracowano również i wdrożono narzędzia do badania rzeczywistych parametrów pracy silnika i spalania paliwa. Badanie RDE (Real Driving Emissions) to test przeprowadzony w rzeczywistych warunkach jazdy, a WLTP (Worldwide Harmonised Light vehicle Test Procedure) to rozszerzone badanie laboratoryjne poziomu emisji spalin bądź poziomu zanieczyszczeń. Testy te są obowiązkowe dla wszystkich nowych modeli samochodów wprowadzanych na rynek europejski od września 2017 roku.

Mechanizmy ograniczające emisję spalin wprowadzają także poszczególne miasta europejskie. Właściciele aut z nieekologicznymi silnikami, zwłaszcza ze starszymi dieslami, muszą liczyć się z ograniczeniami wjazdu do centrów dużych stolic europejskich (Paryża, Aten, Madrytu).

W długofalowej perspektywie można oczekiwać, że na rynku zmniejszy się liczba silników spalinowych, a wzrośnie nisko- i zeroemisyjnych. Ze względu na stosunkowo wysoką cenę pojazdów ekologicznych duże znaczenie będą miały zachęty prawno-podatkowe dla przedsiębiorców, którzy chcą korzystać z takich aut.



Maciej Mazur
Polskie Stowarzyszenie Paliw
Alternatywnych

Rynek pojazdów firmowych zmierzy się wkrótce z wyzwaniem wymiany swojej floty na niskoemisyjną. Nie ma wątpliwości, że w kolejnych latach pojazdy elektryczne zrewolucjonizują ten segment rynku. Wpływ na to będzie miał postępujący rozwój technologii, w tym głównie spadające ceny baterii oraz efekt skali produkcji w samych koncernach, co przełoży się na bardziej przystępną ofertę.

W Polsce wzrost popytu będzie możliwy dzięki rozwiniętej infrastrukturze

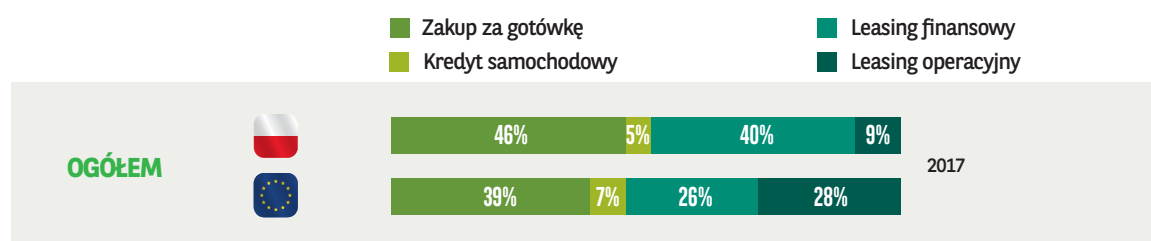
ładowania i rządowemu systemowi wsparcia. PSPA prognozuje, że ceny samochodów elektrycznych zaczną zrównywać się w Polsce z cenami samochodów z napędem tradycyjnym w latach 2026–2029. Warto jednak już teraz przyglądać się ofercie dostępnych w Polsce modeli e-samochodów, których jest ponad 30. Ich posiadanie wiąże się z niższymi opłatami eksploatacyjnymi oraz korzyściami środowiskowymi i wizerunkowymi dla firm.

FINANSOWANIE FLOTY

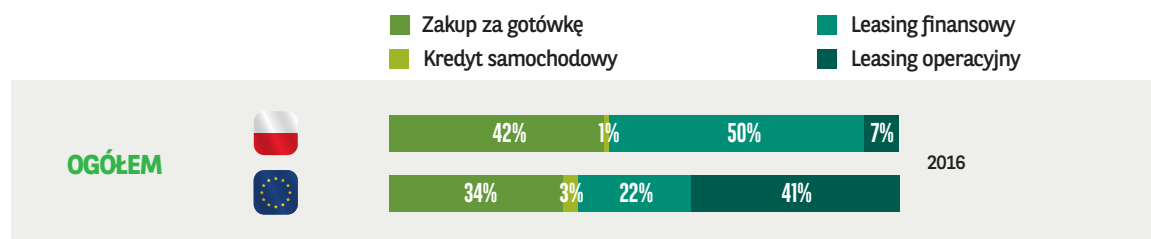
Wyniki „Barometru Flotowego” potwierdzają, że niezależnie od wielkości firmy menedżerowie korzystają ze wszystkich form finansowania floty (w tym z wynajmu długoterminowego).

Statystyka sposobów finansowania zakupu nowych aut do floty wyłaniająca się z tegorocznych badań potwierdza pozytywne dla branży CFM trendy. W porównaniu do ubiegłego roku zwiększył się udział leasingu operacyjnego, natomiast znacząco zmalało zainteresowanie polskich firm leasingiem finansowym. Spadek ten wyniósł aż 10 punktów procentowych – z 50% w 2016 roku do 40% w 2017 roku.

RYS. 8: STRUKTURA METOD FINANSOWANIA ZAKUPU NOWYCH AUT DO FLOT FIRMOWYCH - WYNIKI Z „BAROMETRU FLOTOWEGO” 2017



RYS. 9: STRUKTURA METOD FINANSOWANIA ZAKUPU NOWYCH AUT DO FLOT FIRMOWYCH - WYNIKI Z „BAROMETRU FLOTOWEGO” 2016



Według deklaracji badanych udział samochodów we flotach finansowanych za pomocą leasingu operacyjnego w Polsce wzrósł o 2 punkty procentowe i w 2016 roku wyniósł 9%. Szczególnie chętnie korzystają z niego fleet menedżerowie zarządzający dużymi flotami. W tym segmencie firm na taki sposób finansowania wskazało 34% uczestników badania z Polski i aż 56% z Europy.

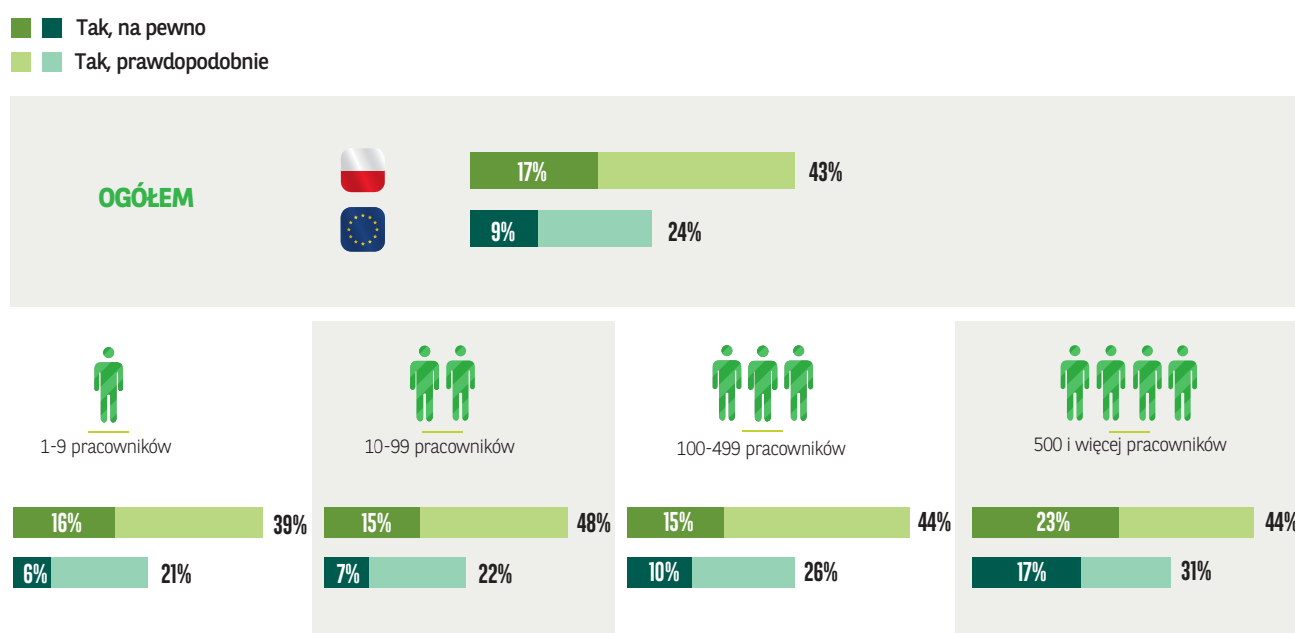
Na zakup auta za kredyt decyduje się nieliczna grupa badanych, zarówno w Polsce, jak i Europie. Jedynie co dwudziesty fleet menedżer w Polsce wybiera tę metodę finansowania. Największą popularnością cieszy się ona w małych firmach (do 10 pracowników), gdzie korzysta z niej 8% ankietowanych.

Od lat najpopularniejszym sposobem finansowania pozostaje zakup samochodów służbowych za gotówkę. W Polsce tę metodę wybiera 46% przedsiębiorców, w Unii Europejskiej – 39%. Na polskim rynku jest to najczęstszy wybór firm z małą flotą oraz przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 500 pracowników.

Dobre perspektywy rynku wynajmu długoterminowego w Polsce

Z analizy rezultatów badań przeprowadzonych przez CVO wynika, że rynek wynajmu długoterminowego samochodów ma przed sobą bardzo dobre perspektywy rozwoju. Aż 43% polskich fleet menedżerów deklaruje, że w ciągu najbliższych trzech lat prawdopodobnie skorzysta z leasingu operacyjnego, z czego 17% jest tego pewnych. Pod tym względem znacząco różnimy się od krajów europejskich, gdzie proporcje te wynoszą odpowiednio 24% i 9%. Najbardziej prawdopodobną przyczyną tej różnicy jest fakt, że leasing operacyjny jest o wiele popularniejszy w innych krajach europejskich.

RYŚ. 10: ODSETEK MENEDŻERÓW FLOTOWYCH DEKLARUJĄCYCH ZAMIAR SKORZYSTANIA Z LEASINGU OPERACYJNEGO W CIĄGU NAJBLIŻSZYCH TRZECH LAT



Optymistyczne prognozy dla branży CFM potwierdzają dane opublikowane przez Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów, podsumowujące II kwartał 2017 roku. Zgodnie z nimi popularność wynajmu długoterminowego samochodów wśród przedsiębiorców w Polsce ciągle rośnie, a tempo wzrostu zwiększa się już piąty kwartał z rzędu. Po II kwartale rynek wynajmu długoterminowego aut urosł o 13,8% r/r.

Firmy z branży CFM zakupiły w I półroczu 2017 roku o 24,4% nowych aut osobowych więcej niż przed rokiem. Oznacza to, że usługa wynajmu długoterminowego rozwijała się wyraźnie szybciej od pozostałych form finansowania samochodów służbowych. Zakup ze środków własnych, poprzez kredyt oraz leasing finansowy łącznie odnotowały w tym okresie wzrost na poziomie 20%.

Zgodnie z danymi IBRM Samar w I półroczu 2017 roku firmy nabyły w Polsce łącznie 167,3 tys. nowych samochodów osobowych. Z informacji podanych przez PZWLP wynika, że 31,1 tys. z nich trafiło do branży CFM. Oznacza to, że niemal co piąty (18,6%) z zakupionych przez firmy samochodów służbowych w I półroczu 2017 roku znajdował się w wynajmie długoterminowym.



Marek Andruchów
Bank BGŻ BNP Paribas

Dziś fleet menedżerowie stają się mobility menedżerami, którzy mają zapewniać mobilność pracownikom. Współpraca z firmą z branży Car Fleet Management wspiera ich w tym, upraszczając codzienną pracę. Jestem przekonany, że rynek wynajmu długoterminowego będzie rość m.in. ze względu na możliwość pełnego przekazania odpowiedzialności za zapewnienie mobilności pracownikom.

Kompleksowa obsługa CFM pozwala skupić się przede wszystkim na prowadzeniu biznesu. Mam na myśli zarządzanie parkiem samochodowym już nie tylko z perspektywy samochodu jako środka trwałego, lecz także z perspektywy samochodu jako usługi.

Potrzeby współczesnych fleet menedżerów są znacznie większe niż kilka lat temu. W związku z koniecznością optymalizacji kosztów i zasobów będą oni poszukiwali nowych rozwiązań, takich jak car sharing czy telematyka. A branża będzie coraz śміiej oferować usługi w tym zakresie.

W obszarze finansowania niewątpliwym trendem jest rosnący udział leasingu operacyjnego w finansowaniu flot samochodowych. Utrzymuje się on już od dłuższego czasu. W porównaniu do Unii Europejskiej polski rynek nie jest jeszcze nasycony, można więc spodziewać się jego dalszego wzrostu. Widać także, że coraz więcej małych i średnich firm w Polsce przekonuje się do wynajmu długoterminowego.

Pewnym hamulcem dla rozwoju rynku, który sprawia, że nie rośnie on tak szybko, jak można tego oczekiwać, jest jeszcze niepełna świadomość fleet menedżerów na temat możliwości i usług świadczonych przez firmy CFM. Często są oni przekonani, że w ramach wynajmu długoterminowego wszystkie koszty widoczne są dopiero na końcu kontraktu. W mojej opinii jest to jedno z głównych wyzwań stojących przed firmami z branży. Muszą one komunikować swoją ofertę w sposób jasny i przejrzysty.

W najbliższym czasie nie przewiduję jednak diametralnych zmian na rynku flotowym. Spodziewam się jedynie mocniejszego nacisku na kwestie środowiskowe, związane z ograniczaniem emisji spalin. Wybierane będą auta, które będą utrzymywały wyższą wartość rezydualną. Udział samochodów hybrydowych i elektrycznych we flotach firm i portfolio branży CFM będzie systematycznie rość.

Głównym motorem rozwoju dla rynku wynajmu długoterminowego są firmy z sektora MŚP. Z jednej strony rośnie świadomość usług CFM wśród przedstawicieli mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, z drugiej strony – mają oni do swojej dyspozycji oferty dostosowane do ich potrzeb i skali działalności, co jeszcze kilka lat temu nie było powszechne.

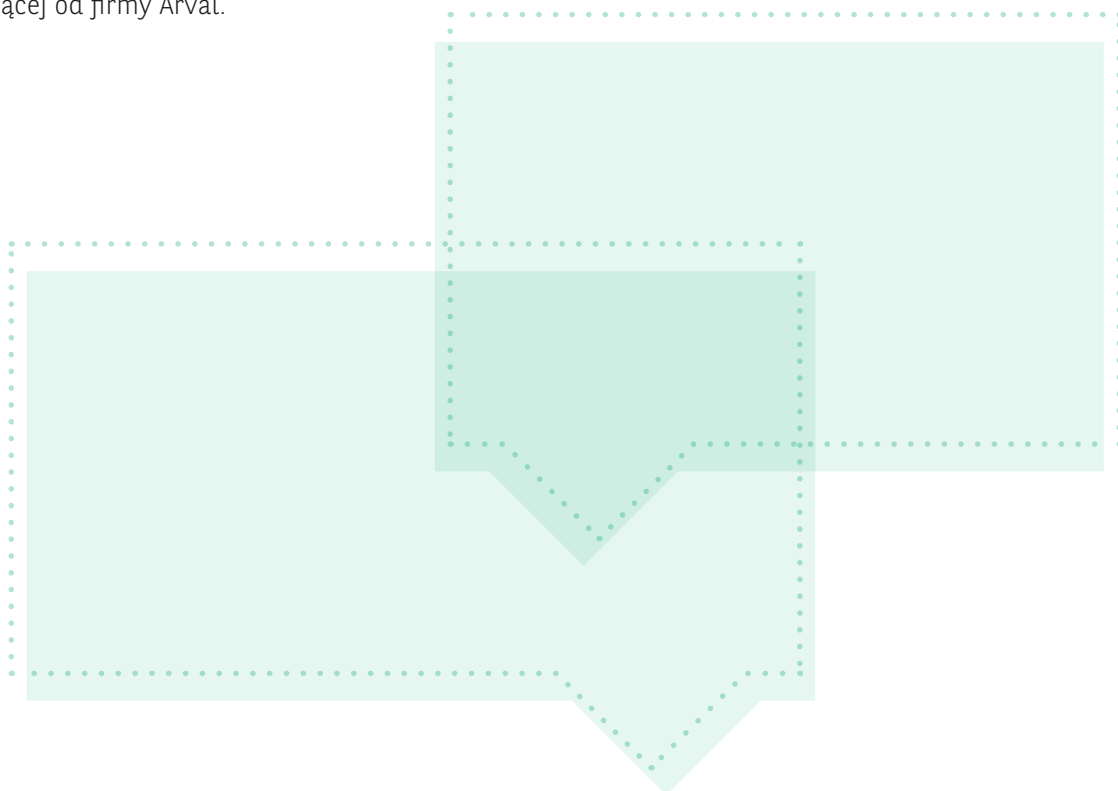
W kierunku kompleksowych rozwiązań

Za dobrymi wynikami firm z branży CFM i obiecującymi perspektywami podąża coraz atrakcyjniejsza oferta. Klientom proponuje się nie tylko sfinansowanie zakupu floty, lecz także całkowite wyoutsourcingowanie procesów związanych z obsługą floty.

Takim przykładem może być rozwiązanie typu full outsourcing oferowane m.in. przez firmę Arval: Arval Outsourcing Solutions. Jego celem jest przejęcie wszystkich procesów związanych z zarządzaniem flotą.

Klienci, którzy decydują się na taki model funkcjonowania floty w organizacji, całkowicie pozbywają się procesów operacyjnych związanych z zarządzaniem samochodami. Firma dostarczająca pojazdy przejmuje kontakt z kierowcą i utrzymuje z nim relację na wszystkich etapach funkcjonowania auta w przedsiębiorstwie: od momentu wyboru konkretnej marki i modelu, poprzez dostarczenie go do kierowcy, serwisowanie, dostarczanie dokumentów (np. ubezpieczeniowych), aż po obsługę zwrotu i / lub przygotowanie oferty odkupienia auta przez kierowcę.

W przypadku oferty Arval klienci w ramach umowy mogą dodatkowo zagwarantować sobie wsparcie w zakresie polityki HR, procesów związanych z polityką flotową, szkoleń z bezpiecznej jazdy i eco-drivingu oraz optymalizacji przepływów finansowych związanych z bieżącym funkcjonowaniem floty. Dla wygody klientów w okresie przejściowym możliwe jest nawet przejęcie w zarządzanie części floty nie pochodzącej od firmy Arval.



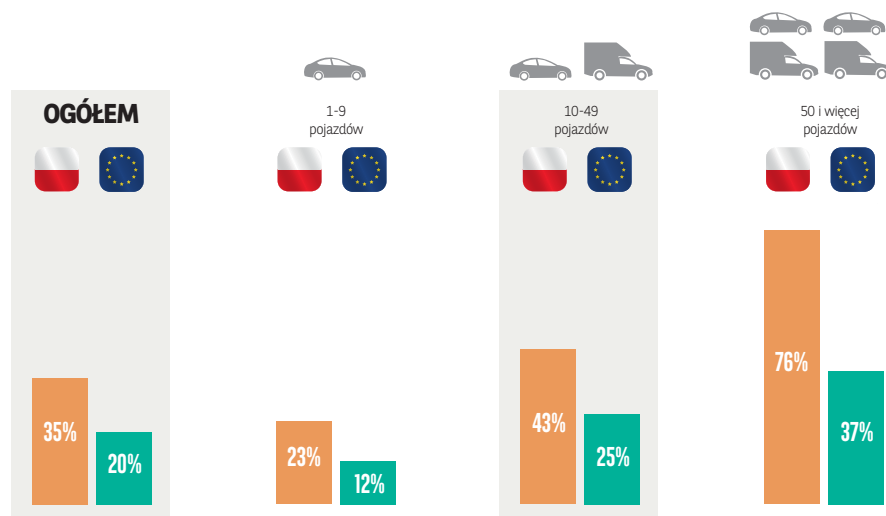
TELEMATYKA

Lata 2016 i 2017 są pod wieloma względami przełomowe dla polskiego rynku rozwiązań telematycznych. Doszło do licznych konsolidacji i przejęć lokalnych liderów przez wielkich międzynarodowych graczy (TomTom Telematics przejął Finder SA, a Viasat – CMA), przez co rynek dotychczas zdominowany przez lokalne średnie i małe firmy uzyskał nową dynamikę wzrostu.

Dodatkowego przyspieszenia nadało mu wprowadzenie pakietu transportowego, czyli ustawy nakładającej obowiązek monitoringu GPS dla transportu drogowego towarów ważnych z perspektywy ograniczania szarej strefy, takich jak paliwa, alkohol etylowy czy rozpuszczalniki. Niemal z miesiąca na miesiąc tysiące samochodów musiało zostać wyposażonych w odpowiednie rozwiązanie telematyczne.

To tylko kilka czynników, które wpłynęły na fakt, że wykorzystanie rozwiązań telematycznych we flotach samochodowych w Polsce jest wyraźnie wyższe niż w innych krajach europejskich objętych badaniem CVO. Wdrożono je w 35% polskich flot – to blisko dwa razy więcej niż w pozostałych krajach. Wyraźnie widać to w firmach posiadających 50 i więcej samochodów – aż 76% z nich zarządza flotami z wykorzystaniem systemów telematycznych.

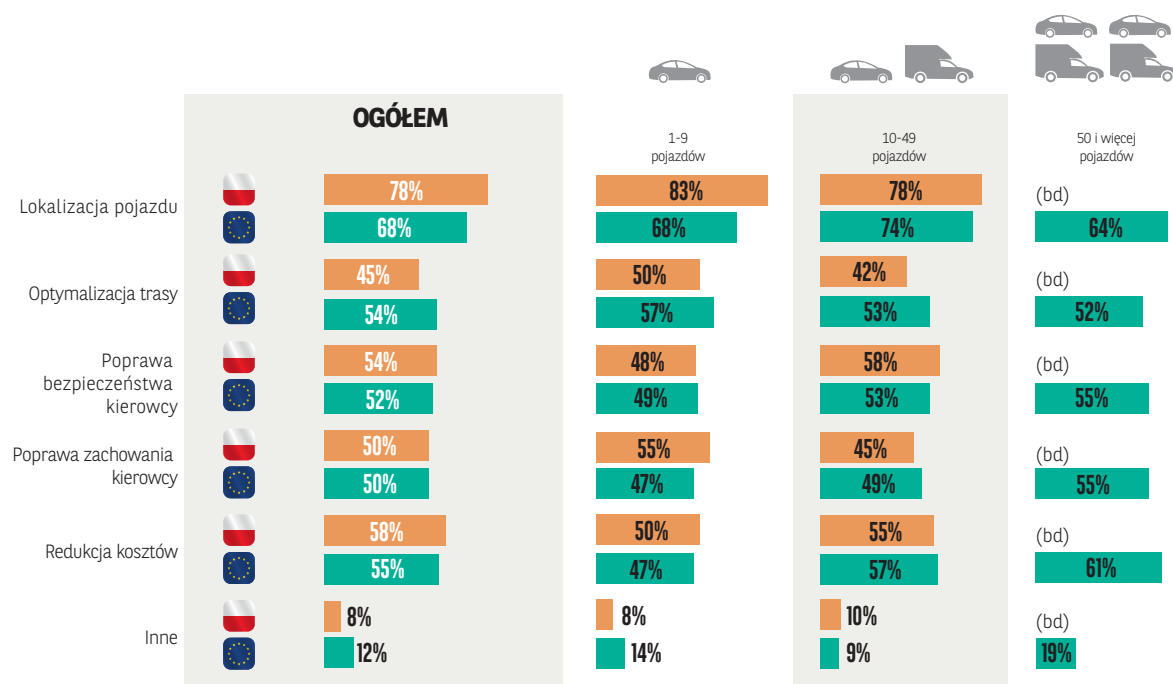
RYS. 11: ODSETEK FIRM STOSUJĄCYCH ROZWIĄZANIA TELEMATYCZNE W ZALEŻNOŚCI OD WIELKOŚCI FLOTY



Wśród fleet menedżerów telematyka nieustannie zyskuje na popularności, rośnie także świadomość możliwości, jakie daje wykorzystanie kompleksowych rozwiązań telematycznych we flocie. Oprócz oczywistych korzyści, takich jak błyskawiczne lokalizowanie pojazdu, istotna staje się możliwość wykorzystania takich rozwiązań do podnoszenia bezpieczeństwa pracowników. Dzięki analizie ich stylu jazdy zarządzający flotą może wdrażać programy i szkolenia zwiększające wiedzę i umiejętności kierowców.

Wysokiej klasy telematyka pozwala także optymalizować przejazdy i redukować koszty utrzymania floty. Wreszcie, dzięki kompleksowemu gromadzeniu i przetwarzaniu informacji w systemie informatycznym, ułatwia podejmowanie optymalnych decyzji biznesowych w zakresie zarządzania flotą.

RYS. 12: DEKLAROWANE KORZYŚCI ZE STOSOWANIA ROZWIĄZAŃ TELEMATYCZNYCH W ZALEŻNOŚCI OD WIELKOŚCI FLOTY



(bd) – zbyt mała próbka danych dla Polski

Powyższe korzyści sprawiają, że telematyka staje się jednym z ważnych elementów oferty firm CFM. Od listopada 2017 roku klienci Arvala mogą korzystać z usługi Arval Active Link umożliwiającej zarządzającym flotą łatwe analizowanie danych z aut flotowych, istotnych z perspektywy bezpieczeństwa i ekonomii przedsiębiorstwa.



Paweł Racis
Dyrektor Handlowy
Arval Polska

Narzędzia telematyczne mają przed sobą ogromne perspektywy rozwoju, zwłaszcza w kontekście rozwijającego się rynku usług car sharing. Jeszcze do niedawna niewiele firm przykładło wagę do stylu jazdy kierowców. Dziś możliwość jeszcze skuteczniejszego zarządzania flotą

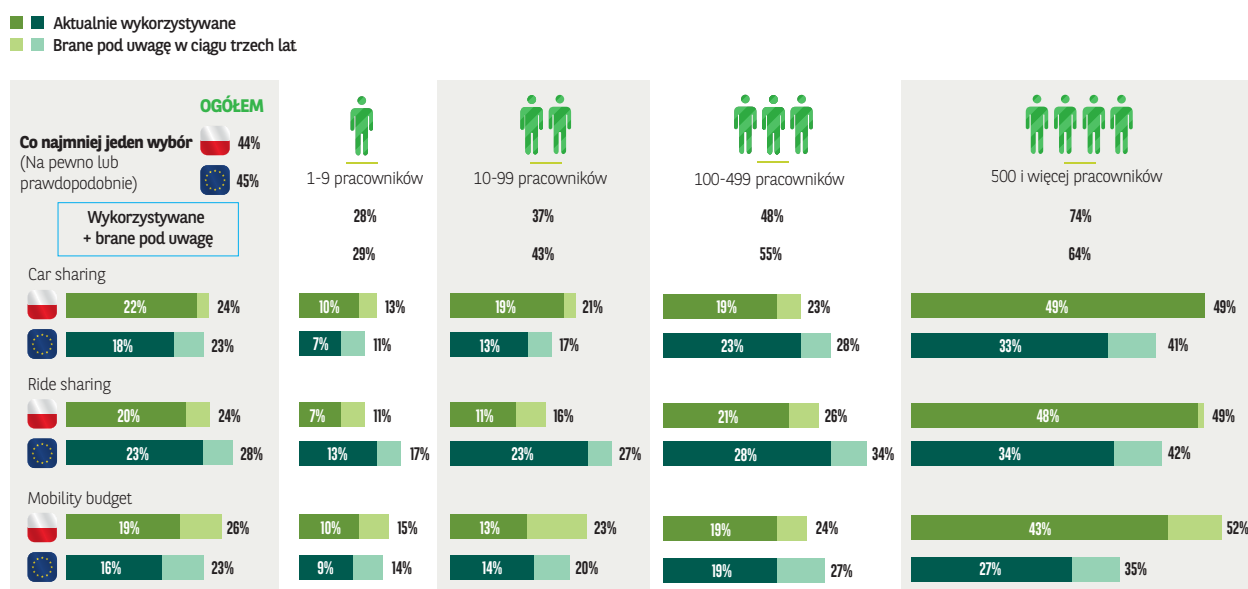
docenia coraz więcej menedżerów, którzy dostrzegają w telematyce szansę na poprawę bezpieczeństwa pracowników oraz obniżenie kosztów eksploatacji aut firmowych. Jako Arval widzimy ten potencjał, dlatego wdrożyliśmy nowoczesne, autorskie narzędzie – Arval Active Link. Nasz system automatycznie przetwarza dane dotyczące floty i pozwala ograniczyć koszty, zwiększyć efektywność oraz wpłynąć na zachowania kierowców. Usługa zapewnia m.in. monitoring zużycia paliwa, emisji CO₂, przebiegu i czasu podróży, eksploatacji pojazdu, zachowań kierowców i wielu innych parametrów.

CAR SHARING I MOBILNOŚĆ PRACOWNIKÓW

Podstawowe usługi długoterminowego wynajmu pojazdów będą funkcjonować i rozwijać się przez wiele lat, ale już dziś można zaobserwować nowe rozwiązania w zakresie mobilności pracowników. Należą do nich car sharing – tworzenie parków flotowych dostępnych dla niemal wszystkich pracowników, ride sharing – wspólne przejazdy samochodem służbowym, a także karty paliwowe i fundusze transportowe.

Z badań wynika, że już niemal co druga firma w Polsce i Europie wdrożyła co najmniej jedno z powyższych rozwiązań.

RYS. 13: ALTERNATYWNE ROZWIĄZANIA WSPIERAJĄCE MOBILNOŚĆ PRACOWNIKÓW W FIRMACH



Najczęściej wybraną alternatywą dla samochodów służbowych w Polsce jest car sharing – 22% respondentów badania deklaruje, że już korzysta z tego rozwiązania, a kolejne 2% planuje wdrożyć je w ciągu najbliższych trzech lat. Największą popularnością car sharing cieszy się w dużych firmach, gdzie wdrożyła go prawie połowa fleet menedżerów.

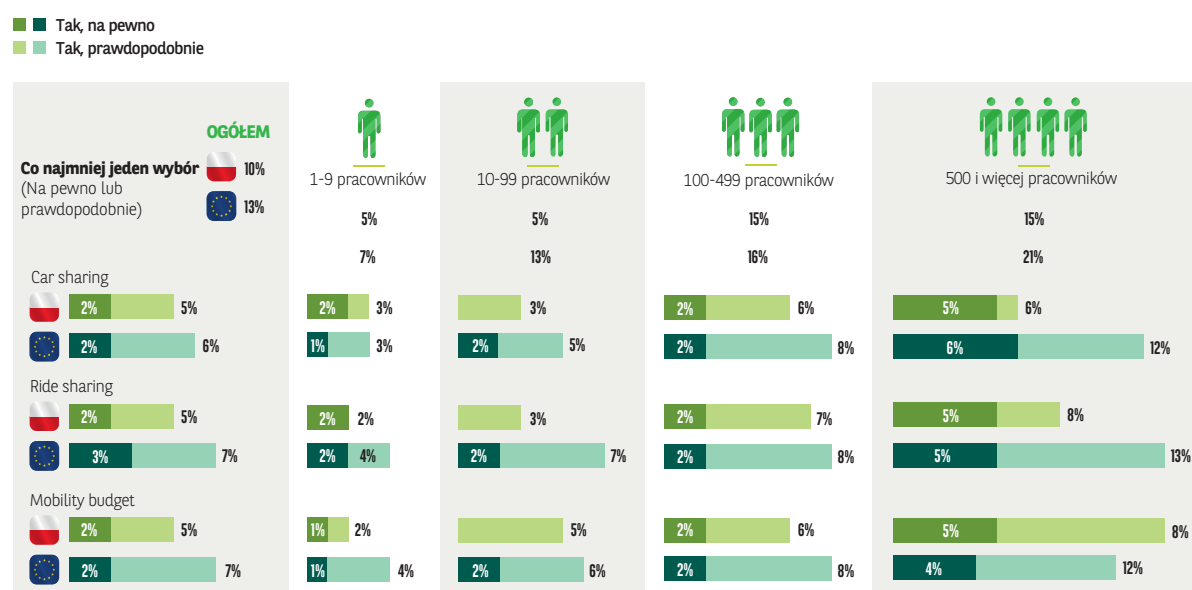
System ten dynamicznie rozwija się także poza flotami zarządzanymi przez firmy – na polskim rynku funkcjonuje obecnie osiem firm świadczących usługi ogólnodostępnego car sharingu. Tylko w 2015 roku z usług tego typu skorzystało 7 mln osób na świecie (dysponując bazą 112 tys. samochodów), a firma badawcza Frost&Sullivan szacuje, że do 2025 roku liczba użytkowników wyniesie 36 mln, natomiast flota dostępnych aut wzrośnie do 472 tys. pojazdów². Zapewnienie przez firmę samochodów do współdzielenia przez pracowników pozwala na jeszcze lepsze wykorzystywanie posiadanej floty oraz zmniejsza koszty jej utrzymania.

² http://www.keralla.pl/res/files/SYGNALE/SYGN_28.06.17_453.pdf [dostęp: 03.09.2017].

Jednym z systemów pozwalających na zarządzanie flotą samochodów poolowych jest Arval Active Link i jego funkcja Active Sharing. Za pomocą czytnika kart przypisanych do kierowców system pozwala na identyfikację każdej podróży i przypisanie jej do danego pracownika. Rozwiązanie to ułatwia współużytkowanie pojazdów przez pracowników oraz umożliwia monitorowanie eksploatacji aut.

W tegorocznym badaniu zapytano również o gotowość do zastąpienia samochodów firmowych – częściowo lub w całości – alternatywnymi rozwiązaniami wspierania mobilności pracowników. Przedstawiciele firm zarówno w Polsce, jak i Europie nie są nastawieni optymistycznie do takiego rozwiązania. Zaledwie co 20. polski przedsiębiorca jest gotowy na zastąpienie samochodów służbowych alternatywnymi rozwiązaniami użytkowania pojazdów.

RYŚ. 14: GOTOWOŚĆ DO ZASTĄPIENIA (W CAŁOŚCI LUB CZĘŚCIOWO) SAMOCHODÓW SŁUŻBOWYCH ALTERNATYWNYMI ROZWIĄZANAMI





Angelika Chochorowska
Junior researcher,
Keralla Research – Instytut
Badań i Rozwiązań B2B

Car sharing jest szybko rozwijającą się usługą na rynkach zagranicznych i wiele przemawia za tym, że stanie się równie popularny także w Polsce. W samych tylko Niemczech liczba użytkowników wzrosła w 2016 roku o 36%, czyli o 1,7 mln osób.

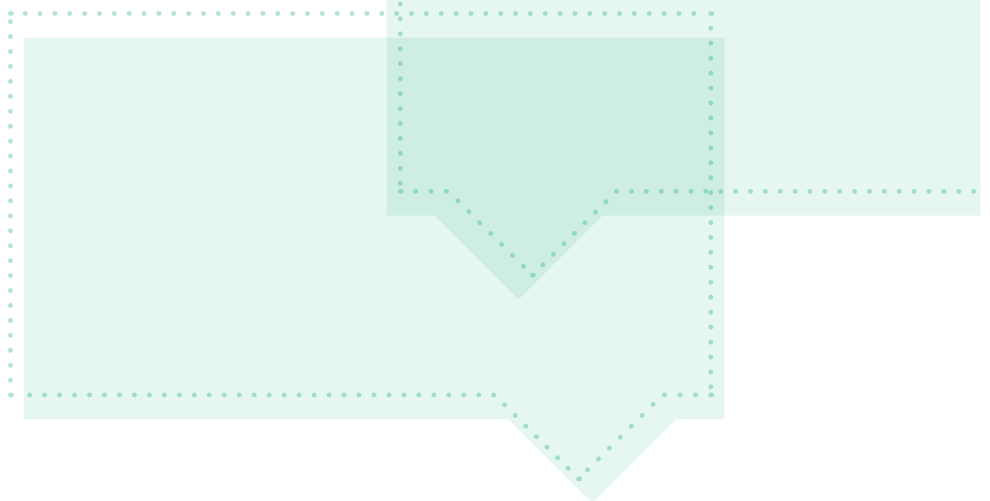
W Polsce idea współdzielenia samochodów ma podobnie duży potencjał choćby z tego względu, że wszystkie większe aglomeracje w kraju walczą z nadmiernym ruchem pojazdów. A idea car sharingu idealnie wpisuje się w zachęcanie mieszkańców do rezygnacji ze swojego auta na rzecz współdzielonego. Do kluczowych czynników wzrostu na pewno należy trend ochrony środowiska. W Polsce zwracamy już dużą uwagę na poziom zanieczyszczenia powietrza. To bardzo ważna zmiana. Tymczasem wyliczono, że włączenie do transportu usług car sharingu obniża poziom zanieczyszczenia nawet o 6 tys. ton rocznie.

Czynnikiem sprzyjającym współdzieleniu pojazdów jest też rozwój nowych technologii oraz rosnące znaczenie aplikacji mobilnych, które są naturalnym środowiskiem potencjalnych klientów usługi, czyli ludzi młodych, chcących użytkować, a niekoniecznie posiadać rzeczy na własność.

Do czynników hamujących rozwój car sharingu w Polsce zaliczyłabym wysokie ryzyko wynikające z możliwych nieporozumień pomiędzy firmami prywatnymi oferującymi car sharing a polityką władz miast. Aby ta usługa mogła na poważnie zaistnieć w kraju, musi być wspólna wola obu stron, a przede wszystkim porozumienie władz oraz prywatnych inwestorów. Bez niej car sharing będzie tylko sezonową modą.

Równie ważna kwestia, stanowiąca pewne ryzyko, to aktualny stopień przygotowania infrastruktury miast do przyjęcia takiej usługi, jaką jest car sharing. W mojej ocenie jest on niski, przez co usługa może być za droga. Pobieranie opłaty za czas i za przejechane kilometry może zniechęcać użytkowników.

Perspektywy dla rynku car sharingu są w Polsce zdecydowanie obiecujące, choć niewątpliwie wiąże się z tym także pewne ryzyko.



O CVO I METODOLOGII BADANIA

Corporate Vehicle Observatory to *think tank* założony w 2002 roku we Francji z inicjatywy grupy finansowej BNP Paribas oraz firmy Arval. Organizacja działa obecnie w 15 krajach świata i w ramach projektu „Barometr Flotowy” prowadzi niezależne, ustandaryzowane badanie całego rynku flotowego na terenie 12 państw Unii Europejskiej, w tym Polski.

Badanie prowadzone przez CVO jest całkowicie niezależne, ma na celu opracowanie statystyk ukazujących strukturę flot w poszczególnych krajach oraz perspektywy rozwoju rynku i pojawiające się na nim trendy, w tym związane z przemieszczaniem się i mobilnością pracowników.

Niniejszy raport prezentuje najnowsze wyniki badań, w których przeanalizowano odpowiedzi uzyskane od 3847 respondentów – fleet menedżerów i osób administrujących flotami, zatrudnionych w firmach korzystających z samochodów służbowych w Unii Europejskiej.

Dane gromadzono metodą wywiadów telefonicznych (system CATI), prowadzonych w pierwszych kwartałach kolejnych lat. Prezentowane w badaniu wyniki przedstawiają dane dla firm posiadających w swojej flocie co najmniej jeden pojazd.

RYS. 15. KRAJE BIORĄCE UDZIAŁ W BADANIU



[illegible]

NOTATKI

This image shows a full page of white paper with horizontal dotted lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page, providing a guide for handwriting or typing. There are no margins, text, or other markings on the page.



Arval Service Lease Polska Sp. z o.o.

ul. Wołoska 24, 02-675 Warszawa

www.arval.pl