

2022

BAROMETR FLOTOWY

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

www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

Arval Mobility
Observatory

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP.....	02
2. NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI Z BADANIA	04
3. STRUKTURA FLOT	06
4. ELEKTROMOBILNOŚĆ	12
5. MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA.....	24
6. TELEMATYKA, CYFROWE NARZĘDZIA I SAMOCHODY ONLINE	32
7. PERSPEKTYWY FINANSOWANIA FLOT.....	36
8. STRUKTURA RYNKU	44
9. METODOLOGIA AMO	50



Robert Antczak,
Dyrektor Generalny

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

Prezes Zarządu

POLSKI ZWIĄZEK WYNAJMU I LEASINGU POJAZDÓW (PZWLP)

Wstęp

Szanowni Państwo,

jedynym stałym elementem naszego otoczenia jest dziś zmienność. Na trwającą od lat rewolucję technologiczną nakładają się w ostatnim czasie wydarzenia i procesy o globalnej skali i ogromnych, choć trudnych do przewidzenia konsekwencjach. Jeszcze niedawno decydujący wpływ na naszą branżę (i całą gospodarkę) miała pandemia. Dziś niepokoi nas wojna w Ukrainie, inflacja na poziomie niewidzianym od lat 90., związane z tym podwyżki stóp procentowych i prawdopodobne spowolnienie gospodarcze. Wydarzenia z ostatnich lat odbijają się na rynku motoryzacyjnym – ograniczenia w dostępności półprzewodników i surowców, a także zerwane łańcuchy dostaw przełożyły się na ograniczenie w dostępności nowych pojazdów oraz wydłużenie oczekiwania na produkcję i dostawę aut. Otoczenie biznesowe, w którym funkcjonujemy, utrudnia przewidywanie, w jakim kierunku podąży rynek, ale jednocześnie pobudza do kreatywnego odpowiadania na nowe potrzeby. Pozwala również dostrzec, które z rynkowych trendów okazały się przejściowe, a które są rzeczywistymi game changerami, rozwijającymi się pomimo zmienności warunków.

Informacje o inflacji i rosnących stopach procentowych, a także ograniczenia w dostępności nowych pojazdów wpłynęły częściowo na wyniki badań, które publikujemy, choć pełny obraz zobaczymy dopiero za rok.

Najważniejszym wnioskiem z tegorocznego „Barometru Flotowego” jest nieustający wzrost zainteresowania elektromobilnością. Ponad połowa firm w Polsce (54%) w ciągu kilku najbliższych lat będzie mieć w swojej flocie zelektryfikowane samochody, 28% – pojazdy czysto elektryczne. Zanika jedna z głównych barier blokujących rozwój tego segmentu – cena. To efekt potencjalnych oszczędności (aż 3/4 firm jako powód wprowadzenia elektryków do flot, podaje chęć oszczędzania na kosztach paliwa), ale także wdrożenia programu „Mój Elektryk”. Nie mam wątpliwości, że w tym roku widzimy jedynie jaskółkę zmian, a kolejny „Barometr Flotowy” może pokazać nam jeszcze większą popularyzację elektromobilnościowego trendu. Co ważne, napędzają go już nie

tylko auta osobowe, a w coraz większym stopniu także eLCV – elektryczne pojazdy użytkowe. Dziś ma je we flotach 2% badanych firm w Polsce. Zgodnie ze wskazaniami respondentów, już wkrótce może to być 14%.

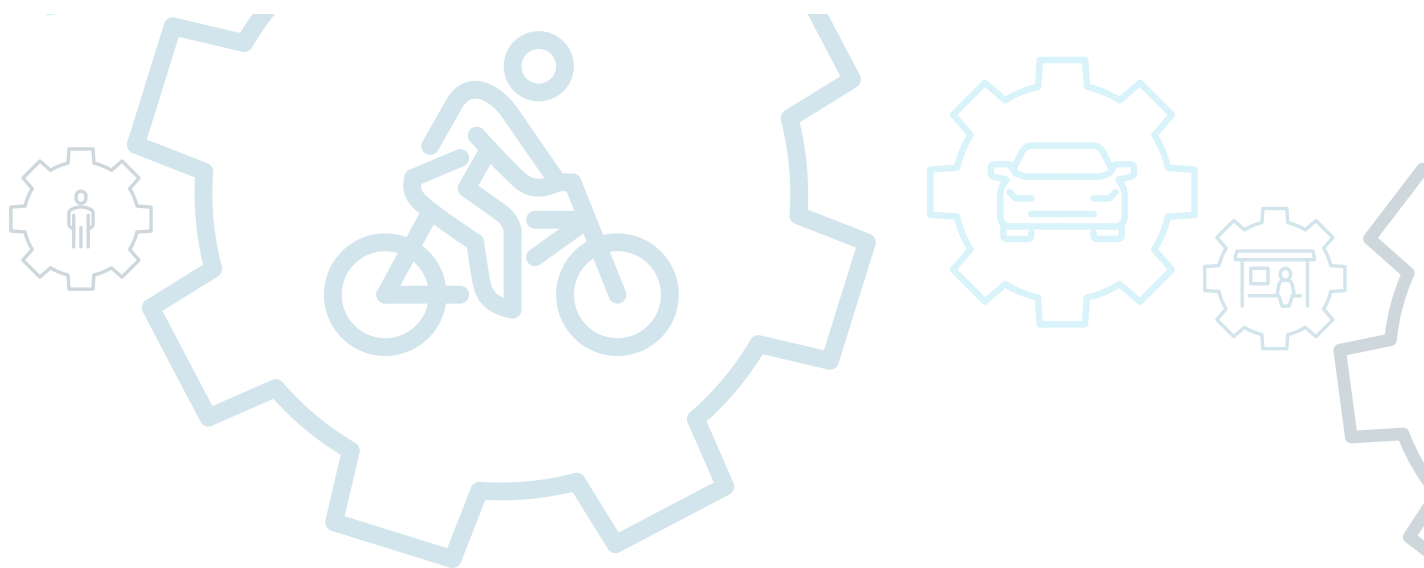
Kolejny rok z rzędu obserwujemy wzrost zainteresowania wynajmem długoterminowym. Już 15% firm chce uzupełniać swoje floty, korzystając z takich usług. Znacząco (z 41% do 31%) spadł natomiast odsetek respondentów, którzy wskazali zakup samochodów, jako preferowany sposób finansowania mobilności. Znamienne jest, że duży spadek zainteresowania zakupem zauważalny jest także w najmniejszych spośród badanych przedsiębiorstw, które dotychczas najczęściej były do niego przywiązane. Trend potwierdzają również dane PZWLP, z których wynika, że branża wynajmu długoterminowego aut w 2021 roku zwiększyła zakupy nowych samochodów o 9,8% w stosunku do wcześniejszego roku – to dynamika znacząco powyżej średniej dla całego rynku.

Tegoroczny „Barometr Flotowy” wskazuje również, że mikromobilność i alternatywna mobilność, które mogły wydawać się chwilową odpowiedzią na wyzwania czasu pandemii, zostaną z nami na dłużej. Odejście od restrykcji związanych z COVID-19 sprawiło, że zainteresowanie tymi formami mobilności nieco spadło. Bez wątpienia wpływ na taką zmianę może mieć również niepewność co do przyszłej sytuacji gospodarczej, która skłania firmy do oszczędności. Mimo to, 21% respondentów w Polsce już wdrożyło niestandardowe formy mobilności, a 57% to rozważa.

Kiedy wydawało się, że powoli wracamy do normalności po okresie pandemii, świat znów stanął naprzeciw wyzwań, których nie przewidywaliśmy i których wolelibyśmy uniknąć. Mam nadzieję, że lektura „Barometru Flotowego” pomoże Państwu zrozumieć, jaka jest terażniejszość i jak w tych warunkach może rysować się przyszłość branży wynajmu długoterminowego, ale też rynku motoryzacyjnego, a nawet całej gospodarki. Na jego łamach wspominamy bowiem o trendach, których znaczenie wykracza daleko poza firmowe floty. Zachęcam do czytania!



NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI Z BADAŃ ARVAL MOBILITY OBSERVATORY





PLANY POWIĘKSZENIA FLOTY

27% polskich firm
(vs **23%** w Unii Europejskiej)
zamierza powiększyć
park samochodowy
w najbliższych latach.



ELEKTROMOBILNOŚĆ

54% badanych firm w Polsce
(vs **66%** w Unii Europejskiej)
będzie mieć we flotach
w pełni elektryczne samochody
w ciągu 3 lat,



z czego **28%** to będą
pojazdy czysto elektryczne.



eLCV

14% firm w Polsce
(vs **25%** w Unii Europejskiej)
rozważa wykorzystywanie
elektrycznych pojazdów
użytkowych,



2% już je ma.



TANIEJ ELEKTRYKIEM

75% firm w Polsce
(vs **46%** w Unii Europejskiej),
jako powód wprowadzenia elektryków
do flot, podaje chęć oszczędzania
na kosztach paliwa.



WYNAJEM SPOSOBEM NA MOBILNOŚĆ

29% firm w Polsce
(vs **34%** w Unii Europejskiej)
rozważa skorzystanie z wynajmu
długoterminowego pojazdów.



MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA

61% firm w Polsce
(vs **77%** w innych krajach)
chce korzystać z alternatywnych
form mobilności,



42% już je stosuje.



FLEET MANAGEROWIE OSTROŻNIEJSI, SAMOCHÓD ZACHĘTĄ DLA NOWYCH PRACOWNIKÓW

FLEET MANAGEROWIE W POLSCE ZAPOMNIELI JUŻ NIEMAL CAŁKOWICIE O PANDEMII COVID-19. OBECNIE ICH NAJWIĘKSZYM ZMARTWIENIEM MOŻE BYĆ DOSTĘPNOŚĆ NOWYCH POJAZDÓW ORAZ SPODZIEWANE SPOWOLNIENIE GOSPODARCZE, KTÓREGO OZNAKI WIDAĆ NA HORYZONCIE.

POTENCJAŁ ZMIAN W LICZEBNOŚCI FLOT W CIĄGU NAJBLIŻSZYCH 3 LAT

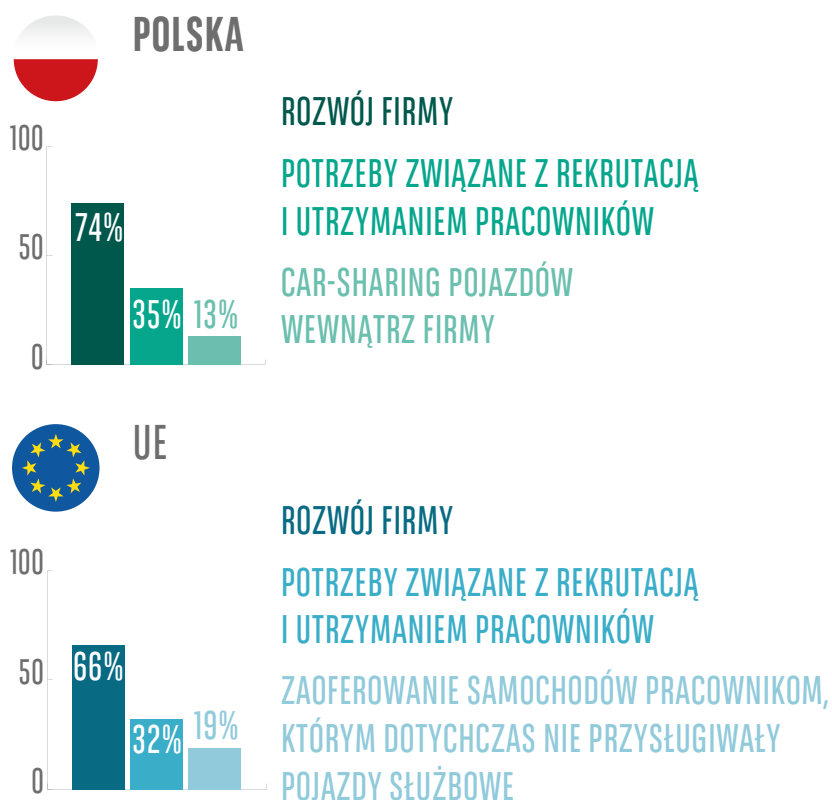


Rosnąca inflacja wymusiła na polskim banku centralnym bardziej zdecydowane działania, które rozpoczęły się w ostatnim kwartale 2021 r. Podwyżki stóp procentowych z definicji powinny osłabić konsumpcję, a w ślad za tym inwestycje, jednak skala tego zjawiska wciąż jest trudna do oszacowania. Gdy niniejszy „Barometr Flotowy” był przygotowywany do wydania, polska gospodarka wciąż rozwijała się szybko. W I kwartale 2022 r. dynamika wzrostu gospodarczego sięgnęła 8,5% r/r, wyraźnie wyżej niż prognozy ekonomistów mówiące o wzroście PKB w całym

roku na poziomie 3-4% r/r. To może wskazywać, że ostrożne nastawienie fleet managerów, ankietowanych w pierwszych miesiącach 2022 r., może w trakcie roku zmieniać się na bardziej optymistyczne.

Według badania, powiększenie flot w najbliższym czasie deklaruje 27% respondentów wobec 23% firm w pozostałych krajach, gdzie przeprowadzono ankiety. Utrzymanie liczebności floty na obecnym poziomie zakłada 63% ankietowanych fleet managerów, zaś 5% uważa, że firmowa flota w najbliższym czasie może się skurczyć.

JAKIE CZYNNIKI WPŁYWAJĄ NA PLANOWANE ZWIĘKSZENIE LICZEBNOŚCI FIRMOWEJ FLOTY?



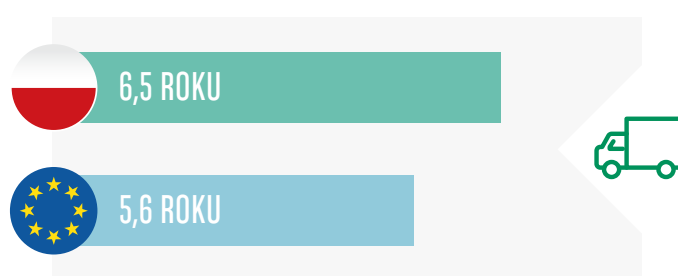
W Polsce, podobnie jak na innych europejskich rynkach, najczęściej wskazywanym powodem rozbudowy flot jest rozwój firmy. W naszym kraju taki powód wskazywało aż 74% badanych. Średnia dla wszystkich krajów to 66%. Około

35% ankietowanych w naszym kraju, jako powód pozyskania nowych samochodów wskazywało potrzeby związane z rekrutacją i utrzymaniem pracowników, zaś 13% twierdziło, że chce stworzyć w firmie system car-sharingu. W pozostałych

krajach, gdzie przeprowadzono badanie, drugim najważniejszym powodem wzrostu flot były również potrzeby związane z rekrutacją (32%), zaś na trzecim miejscu wskazywano chęć zaoferowania samochodu pracownikom, którym dotychczas nie przysługiwały pojazdy służbowe (19%).

Konsekwencją ograniczenia zamówień nowych pojazdów we flocie jest wzrost średniego wieku firmowych aut. Ankietowani polscy przedsiębiorcy deklarują, że średni wiek samochodów we flocie to obecnie 6,5 roku wobec średnio 5,6 lat we flotach samochodowych firm w innych krajach.

ŚREDNIA DŁUGOŚĆ UŻYTKOWANIA AUTA FLOTOWEGO



Według wyników tegorocznego badania, 45% polskich respondentów ma floty pojazdów liczące od 1 do 9 pojazdów. Od 10 do 99 samochodów wykorzystuje 27% firm. Większe floty, od 100 do

499 samochodów ma 24% badanych przedsiębiorstw w Polsce, zaś floty najliczniejsze, liczące ponad 500 samochodów, deklaruje 4% ankietowanych.

STRUKTURA FLOT W POLSKICH FIRMACH



”



Radostaw Kitala,
Consultant & Arval Mobility
Observatory Manager

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

Z najnowszych badań przeprowadzonego na potrzeby tej edycji „Barometru Flotowego” wynika, że globalne wydarzenia ostatnich kwartałów wyraźnie wpłynęły na nastroje polskich przedsiębiorców i fleet managerów. W odróżnieniu od poprzednich lat, zdecydowana większość z nich zamierza utrzymywać wielkość floty na obecnym poziomie, ostrożnie podchodząc do nowych inwestycji. To zapewne efekt rosnącej inflacji, a co za tym idzie rosnących stóp procentowych i niepewności związanej z ewentualnym spowolnieniem gospodarczym. Niemniej prawie jedna trzecia badanych zamierza powiększyć floty. I tu pojawia się kluczowe słowo – dostępność. Obecnie producenci samochodów nie zawsze są w stanie natychmiast zareagować i obsłużyć spływające zamówienia na nowe pojazdy. Z pomocą mogą przyjść takie firmy jak Arval, które dysponują pewną zabezpieczoną pulą pojazdów, w różnych klasach, gotowych do wydania.

Ograniczona dostępność oraz ostrożniejsze inwestycje przekładają się na średni wiek flot samochodowych, który wzrósł w porównaniu z poprzednim rokiem. Trzeba jednak pamiętać, że wskazywany obecnie średni wiek, nieco ponad 6 lat, to górna

granica utrzymywania pojazdów we flocie. Po tym okresie prawdopodobieństwo usterki jest większe, rosną także koszty związane z bieżącą obsługą pojazdów, głównie z uwagi na czynności serwisowe związane z coraz wyższym przebiegiem.

Te firmy, które deklarują gotowość do powiększenia floty w najbliższym czasie, jako powody inwestycji w nowe samochody podają głównie kwestie związane... z HR! Niedobór pracowników, a raczej zapotrzebowanie na coraz bardziej doświadczone kadry, sprawia, że samochody stają się dodatkową zachętą dla kandydatów, rozważających związać się z przyszłym pracodawcą. Dlatego też, wysoko na liście powodów do pozyskania nowego auta przez firmę, znajduje się gotowość do zapewnienia samochodów pracownikom, którzy dotychczas nie mieli przywileju korzystania z pojazdu służbowego. Prawdziwy znak czasu, którego w zmieniającym się świecie przedsiębiorcy nie mogą ignorować.

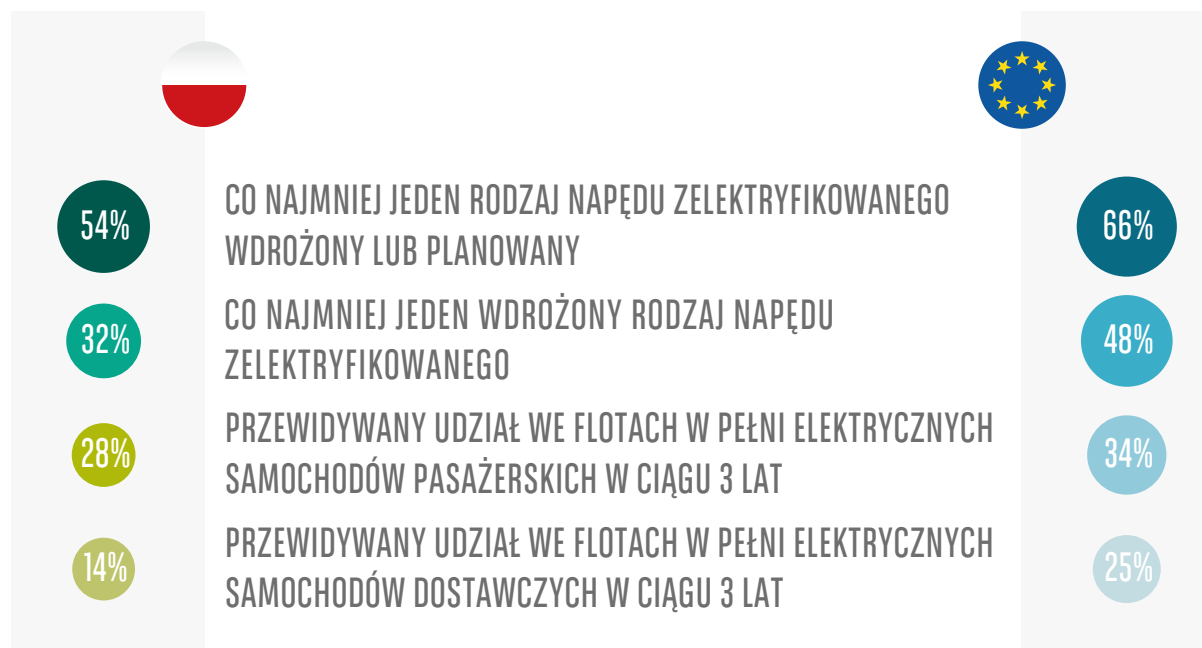




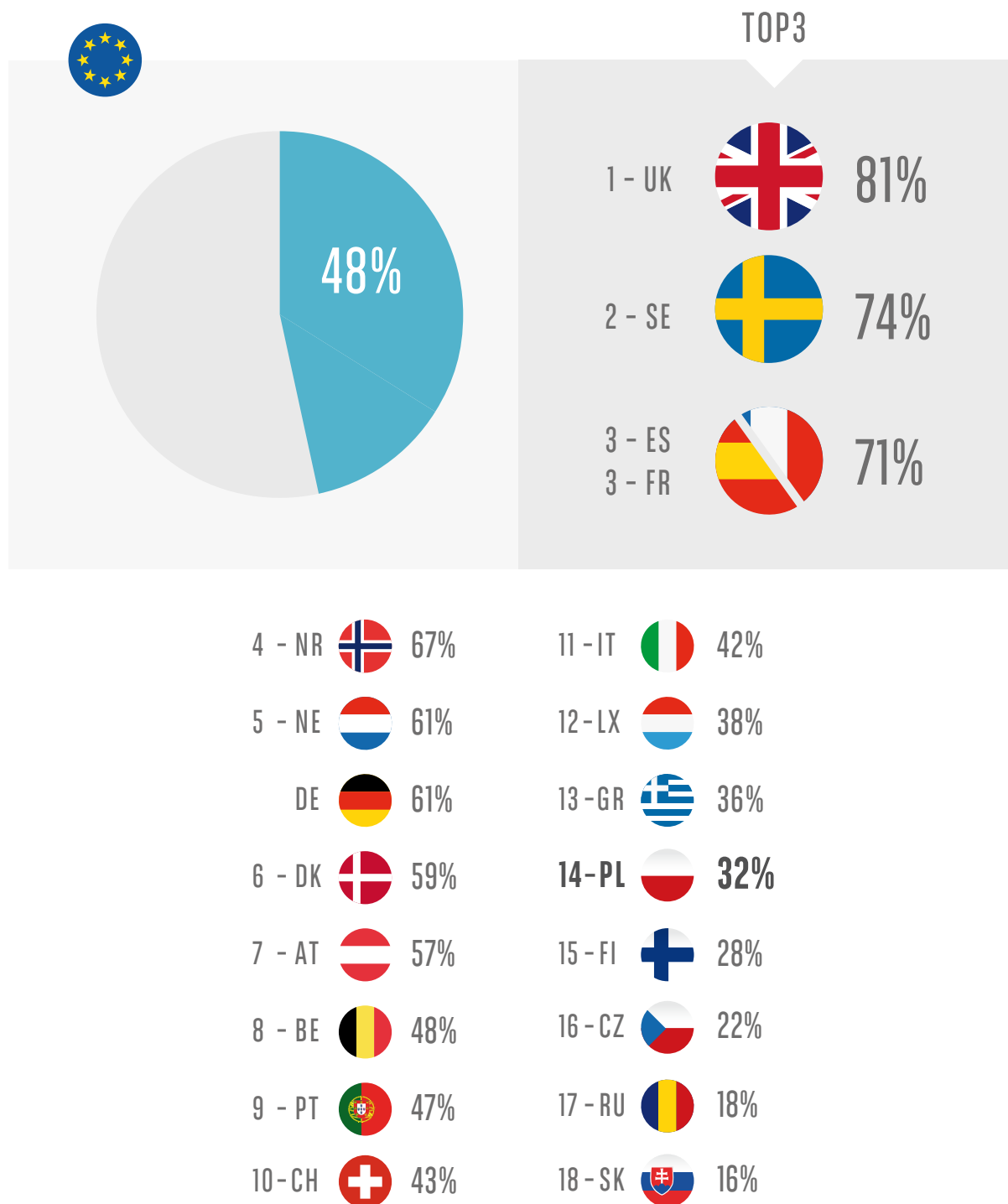
ELEKTROMOBILNOŚĆ I NAPĘDY ALTERNATYWNE

Najnowsze obserwacje rynkowe wskazują, że przełom roku 2021/2022 to czas, w którym elektromobilność zagościła w Polsce na dobre. Za sprawą programu „Mój Elektryk” zarówno osoby prywatne, jak i firmy, także te korzystające z wynajmu czy leasingu pojazdów, mogą skorzystać z dotacji na pozyskanie samochodów elektrycznych. Co więcej, program „Mój Elektryk”, w chwili swojego startu po raz pierwszy

uwzględnił rynkowe ceny pojazdów napędzanych energią elektryczną. Warto podkreślić, że w ostatnich latach znikają coraz szybciej bariery związane z infrastrukturą do ładowania – montaż elektrycznej ładowarki w firmie czy w domu jest łatwy i coraz bardziej powszechny, zaś przy głównych trasach i w centrach większych miast znalezienie publicznej i, co ważne, szybkiej ładowarki, nie jest żadnym problemem.



POZIOM WDROŻENIA NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH (BEV, HEV, PHEV)

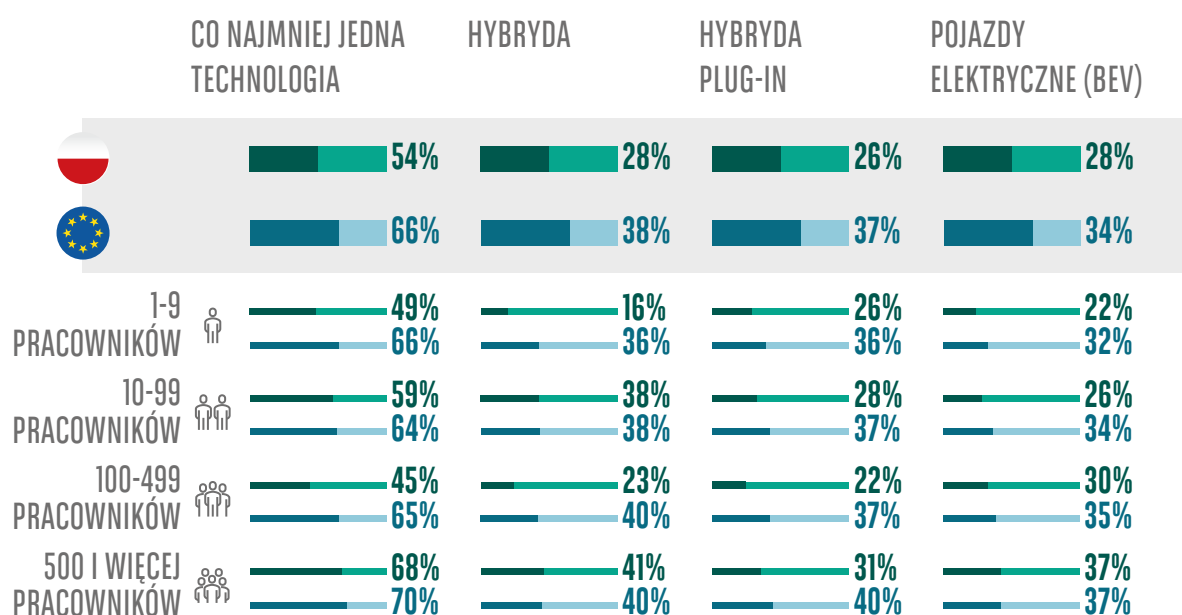


Z przeprowadzonego przez Arval Mobility Observatory badania wynika, że czysto elektryczne samochody osobowe we flotach ma już 13% polskich firm, zaś 28% chce je mieć w perspektywie trzech lat.

Co więcej, z elektrycznych napędów – w postaci osobowych pojazdów hybrydowych, plug-in i czysto elektrycznych korzysta już co trzecia firma, a 54% chce mieć je we flotach za 3 lata. Nic dziwnego – samochody elektryczne i zelek-

tryfikowane (hybrydy) pozwalają obecnie na bardzo duże oszczędności na paliwie, nawet biorąc pod uwagę nieco wyższe ceny tych pojazdów w salonach, w porównaniu do aut z klasycznymi napędami. Wiedzą o tym już bardzo dobrze Brytyjczycy, gdzie 81% firm korzysta z hybryd lub elektryków, zaś za 3 lata takie pojazdy chce mieć 93% firm! Wysoko są także Szwedzi (74% aut z bateriami we flotach), Francuzi i Hiszpanie (71%) czy Norwegowie (67%).

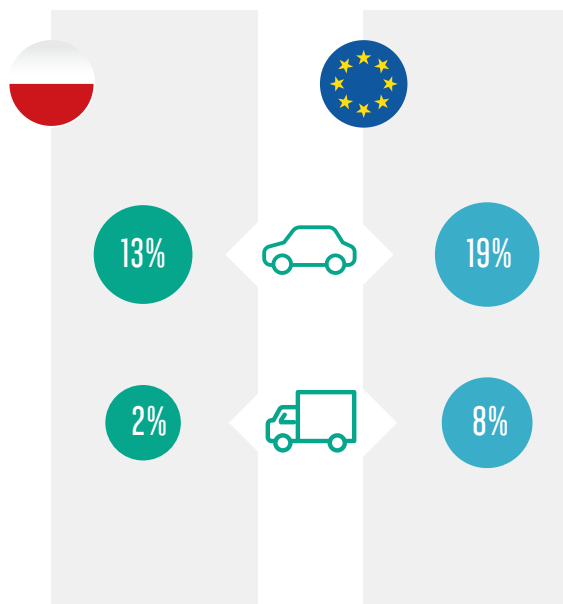
PLANY WDROŻENIA NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH WE FLOTACH W PERSPEKTYWIE 3 LAT WYNIKI BADANIA AMO 2022



Z alternatywnych źródeł napędu – nie tylko elektrycznych, ale np. wodoru, gazu – korzysta w Polsce 41% firm, zaś 63% będzie mieć takie pojazdy w firmie w perspektywie trzech lat. Najwięcej takich aut mają we flotach firmy

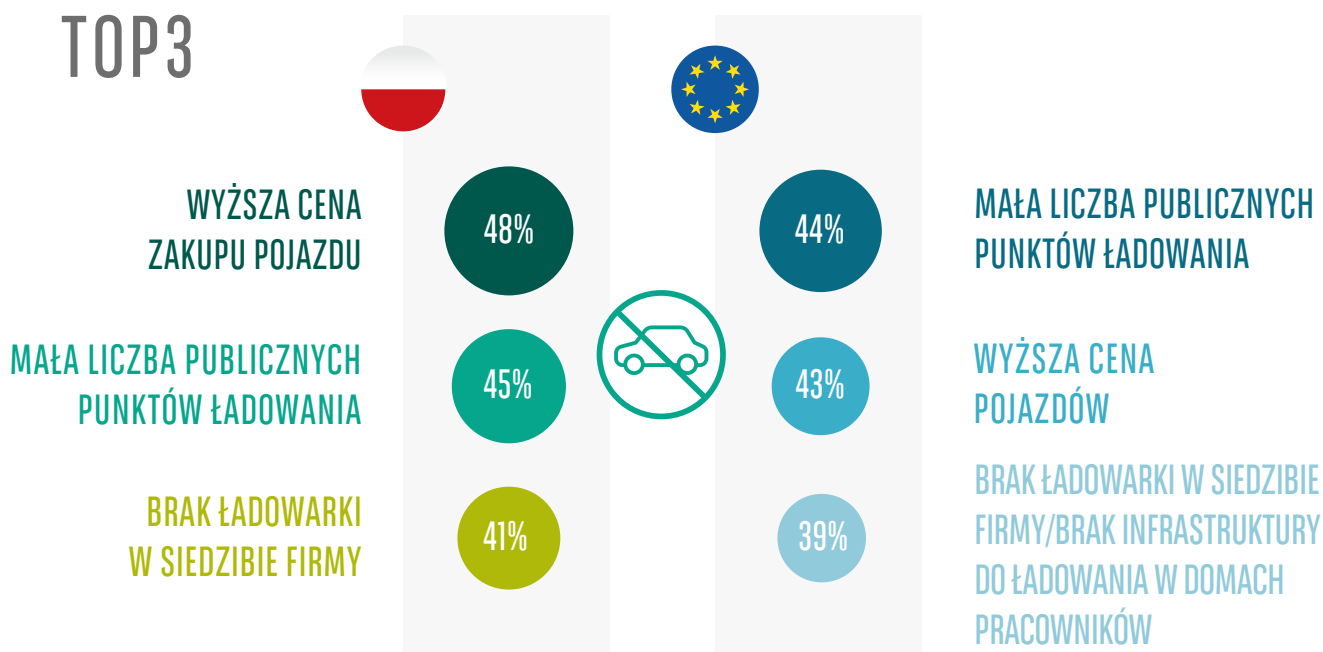
duże, zatrudniające powyżej 500 pracowników – gdzie 49% z nich deklaruje użytkowanie samochodów z napędem alternatywnym. Tylko nieco mniej zainteresowane są firmy najmniejsze, gdzie 35% deklaruje takie napędy we flotach.

WDROŻENIE NAPĘDÓW ELEKTRYCZNYCH (BEV) WYNIKI BADANIA AMO 2022



JAKIE CZYNNIKI ZNIECHĘCAJĄ DO WDROŻENIA SAMOCHODÓW W PEŁNI ELEKTRYCZNYCH WE FLOCIE? WYNIKI BADANIA AMO 2022

TOP3



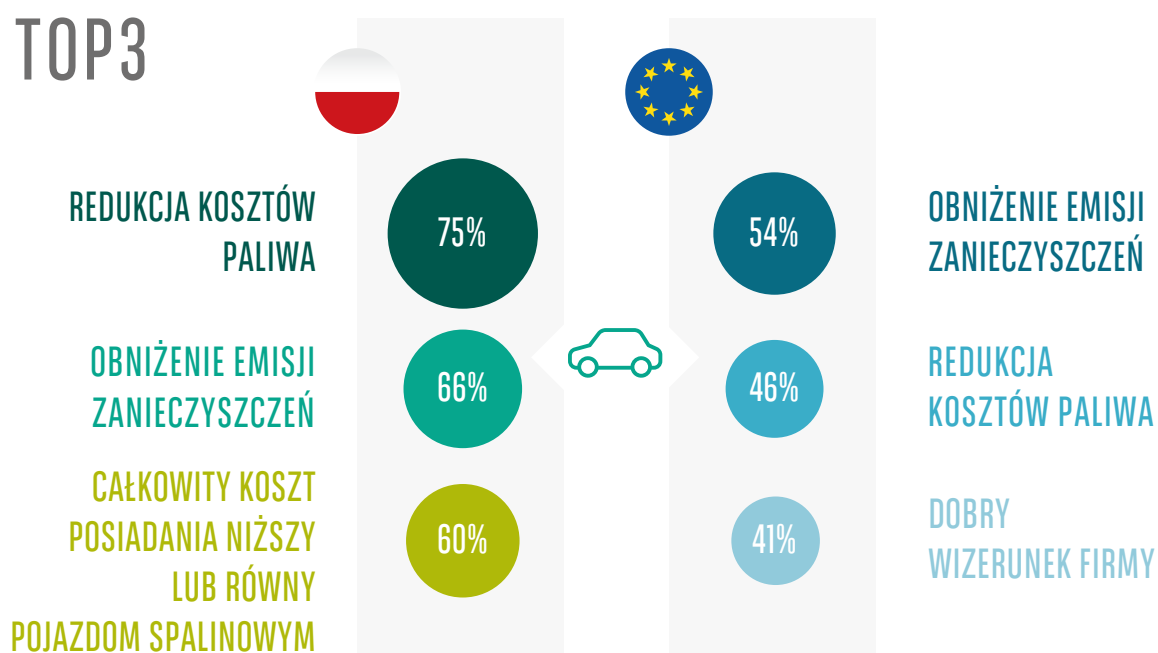
Wśród najważniejszych powodów wymienianych jako argumenty za zelektryfikowaną flotą są: redukcja kosztów paliwa (75%), chęć obniżenia emisji zanieczyszczeń (66%), całkowity koszt posiadania niższy lub równy pojazdom spalinowym (60%). To nieco inne powody niż w pozostałych

krajach, w których prowadzono badanie – tam średnia dla wszystkich krajów daje następujące odpowiedzi: obniżenie emisji zanieczyszczeń (54%), redukcja kosztów paliwa (46%), dobry wizerunek firmy (41%).

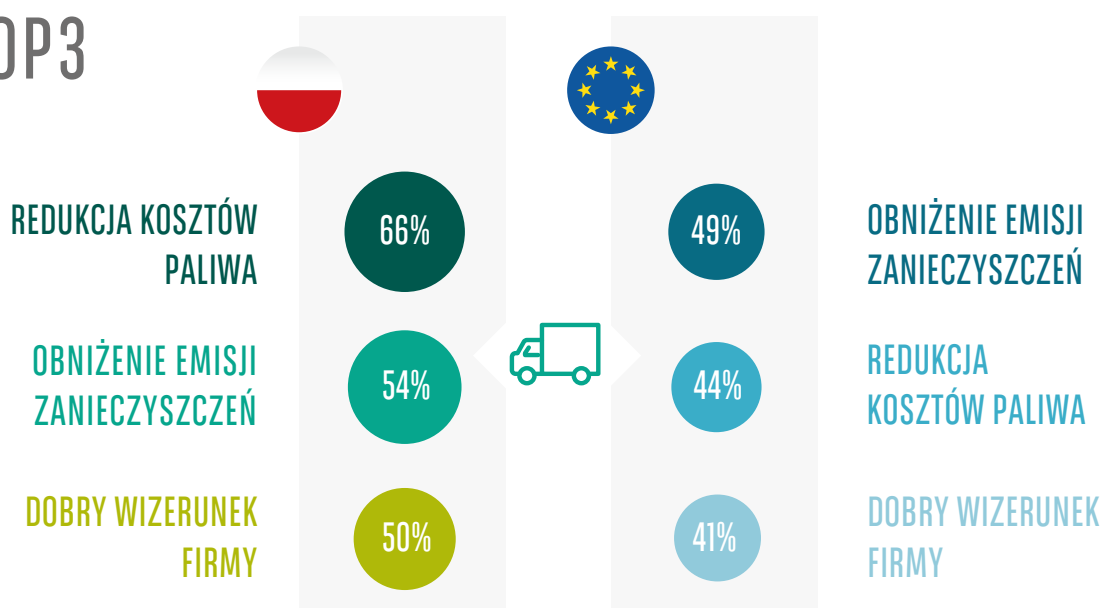
JAKIE CZYNNIKI ZACHĘCAJĄ DO WDROŻENIA ALTERNATYWNYCH NAPĘDÓW WE FLOCIE?

WYNIKI BADANIA AMO 2022

TOP3



TOP3



Przeładka do aut elektrycznych, która dokonuje się we flotach złożonych z samochodów osobowych jest zapewne namiastką tego, co może się wydarzyć w firmach użytkujących lekkie pojazdy użytkowe (LCV). Tu oszczędności na paliwie są wielokrotnie większe, a całkowity koszt użytkowania (TCO) pojazdów elektrycznych, względem tych napędzanych silnikami Diesla, może zrównać się bardzo szybko – zaś później są już tylko korzyści.

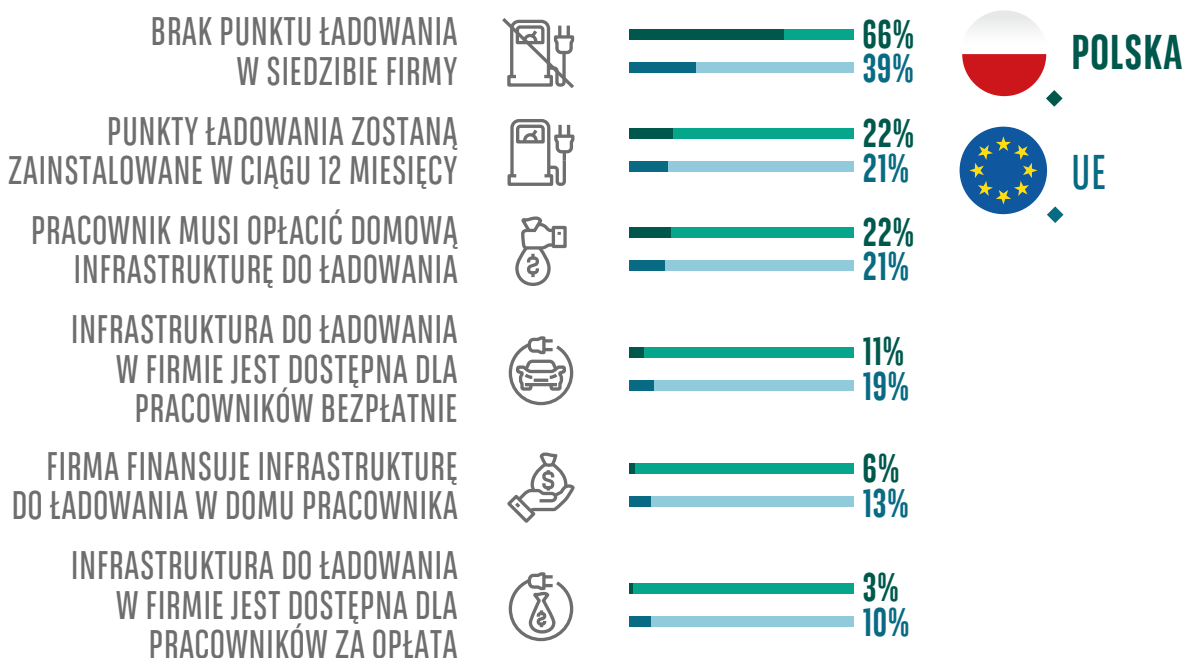
Obecnie wykorzystanie czysto elektrycznych pojazdów użytkowych deklaruje w Polsce około 2% firm, zaś 14% chce mieć takie samochody w perspektywie 3 lat. W pozostałych krajach, w których przeprowadzono badanie, z eLCV korzysta 8% firm, zaś w niedalekiej przyszłości chce je użytkować 1/4 przedsiębiorstw.

Polskie firmy decydują się na włączenie elektrycznych dostawczaków do flot głównie z uwagi na oszczędności paliwa (66%), zaś 54% chce obniżyć emisję zanieczyszczeń. W przypadku

samochodów dostawczych wysoko na liście jest także wizerunek firmy – myśli o nim 50% ankietowanych.

W polskim kontekście bardzo ważny jest również fakt, że firmy chcące włączyć eLCV do swoich flot, mogą skorzystać z dopłat w ramach programu „Mój Elektryk” – niezależnie od tego czy kupią, wynajmą, czy leasingują taki pojazd. Wysokość dotacji sięgnąć może nawet 70 000 zł, co w ogromnym stopniu niweluje barierę cenową i zdecydowanie ułatwia przejście firm na elektromobilność. O ile dziś jeszcze włączanie elektrycznych dostawczaków do flot to dobrowolna decyzja firm – na której korzystają, bo kierowcy jeżdżą buspasami, nie płacą za parkingi w centrach miast, mniej wydają na paliwo i serwis – o tyle w niedalekiej przyszłości może być to konieczność. Coraz więcej jest głosów za rychłym wprowadzeniem stref czystego transportu w dużych miastach, gdzie wjazd będą miały wyłącznie samochody elektryczne lub hybrydowe.

PUNKTY ŁADOWANIA SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH W FIRMACH



Nowe normy emisji spalin, obowiązujące również dla pojazdów użytkowych, powodują, że samochody z silnikami konwencjonalnymi stają się coraz droższe. Przez to maleje różnica cen pomiędzy napędem spalinowym i elektrycznym, co niewątpliwie przyczynia się do zwiększenia atrakcyjności ekonomicznej pojazdów eLCV.

Dzisiaj praktycznie każda marka oferująca auta dostawcze, ma już w swojej gamie lub właśnie wprowadza na rynek ich elektryczne odpowiedniki, a trend ten jeszcze przybierze na sile. Renault jeszcze w tym roku wprowadzi nowe Kangoo E-Tech o zasięgu 300 km i możliwości szybkiego ładowania oraz Mastera E-Tech o podobnych parametrach.

By nastąpił szybki rozwój w tym segmencie, musi zostać spełnionych kilka warunków. Dziś modele LCV z napędem spalinowym o DMC do 3,5 tony mogą pokonywać nawet do 1000 km na jednym tankowaniu (spalanie 10 l/100 km, zbiornik paliwa 100 l), natomiast zasięgi dostępnych modeli eLCV wahają się w okolicach 100-200 km. To w bardzo dużym stopniu ogranicza zakres ich użytkowania. Zwiększenie zasięgu możliwe jest poprzez zwiększenie pojemności akumulatora trakcyjnego, jednak odbywa się to kosztem znacznego zmniejszenia ładowności pojazdu. Rozwiązaniem jest zastosowanie dodatkowego

źródła prądu, umożliwiającego zwiększenie zasięgu i szybkości ładowania. Mogą to być np. ogniwa paliwowe zasilane wodorem. Renault wprowadza właśnie na rynek trzy wersje modelu Master z takim napędem. Oczywiście do użytkowania takich pojazdów konieczna jest powstanie stacji wodorowych, dlatego wraz z autami zaoferujemy cały ekosystem.

Infrastruktura jest także istotnym elementem w przypadku korzystania z klasycznych pojazdów eLCV. Ta, która istnieje obecnie, pozwala poruszać się elektrycznym pojazdom użytkowym w wielu obszarach miejskich, jednak na dłuższe połączenia międzymiastowe nie jest wystarczająca. Zwiększenie liczby stacji szybkiego ładowania i modeli dysponujących możliwością korzystania z takich stacji może zwiększyć zainteresowanie firm operujących na dłuższych trasach. Póki co, najczęściej eLCV wdrażają firmy kurierskie, operujące w centrach miast.

Niewątpliwym czynnikiem zwiększającym zainteresowanie pojazdami eLCV jest też tworzenie stref czystego transportu w miastach. W Europie takich stref powstało już ponad 300. W Polsce niestety nie mamy żadnej. W ostatnim czasie mówi się o jej powstaniu w Warszawie, ale jest to póki co odległa perspektywa.



Andrzej Gemra,
Ekspert ds. Public Affairs
i Elektromobilności
RENAULT POLSKA

”

”



Rafał Tarnacki,
Product & Innovations Manager

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

Rok 2022 może być prawdziwym początkiem rozwoju elektromobilności w Polsce. Fakty pokazują, że przedsiębiorcy i konsumenci są przekonani do samochodów elektrycznych. Przełom może nastąpić dzięki realnemu wsparciu, które zawarto w ramach programu-dotacji „Mój Elektryk”.

W pięć miesięcy od uruchomienia programu i naboru na dotacje dla podmiotów korzystających z pojazdów elektrycznych w ramach wynajmu i leasingu, do Banku Ochrony Środowiska zarządzającego programem, wpłynęło przeszło 1500 wniosków. Ich wartość przekroczyła 45 mln zł, zaś o niemal 1/3 tej kwoty wnioskował w imieniu swoich klientów Arval Service Lease Polska. Od pierwszych chwil, gdy tylko ogłoszono warunki udzielania dotacji z programu „Mój Elektryk” widzimy bardzo duże zainteresowanie wynajmem pojazdów elektrycznych ze strony naszych klientów, zarówno obecnych, jak i nowych.

Dzięki dotacjom, użytkownicy korzystający z wynajmu, w zależności od wybranego modelu pojazdu, mogą zaoszczędzić na comiesięcznej

racie kilkaset złotych. Kwota dofinansowania dla pojazdów osobowych wynosi do 27 000 zł, zaś w przypadku samochodów użytkowych, o DMC do 3,5 t, można ubiegać się o dotację w wysokości nawet 70 000 zł. I to właśnie w tym segmencie, tzw. eLCV, spodziewać się można największych rynkowych wzrostów. Elektryczne pojazdy użytkowe świetnie sprawdzają się w miastach i terenach podmiejskich, gdzie codzienne dystanse nie są bardzo duże. Zaś rosnące koszty paliwa sprawiają, że użytkowanie pojazdów ładowanych energią elektryczną z firmowej lub domowej ładowarki jest najzwyczajniej w świecie opłacalne. Jestem przekonany, że w wynikach przyszłorocznej edycji „Barometru Flotowego” zobaczymy wyraźny wzrost wykorzystania przez firmy elektrycznych samochodów dostawczych.

Działania podejmowane przez firmy z branży logistycznej mają kluczowe znaczenie dla ograniczenia globalnej emisji CO₂, dlatego w DHL wdrożyliśmy plan, by do 2050 r. osiągnąć zerową emisję dwutlenku węgla. Od kilku lat przeprowadzaliśmy testy pojazdów elektrycznych i hybrydowych, które są codziennym narzędziem pracy naszych kurierów. Dostrzegamy, że stopniowo paleta dostępnych elektrycznych modeli pojazdów dostawczych jest coraz szersza i łatwiej jest dopasować konkretny pojazd do naszych celów, kalkulując ładowność i zasięg pojazdów. W ostatnich kwartałach ważna jest także dostępność samych pojazdów, bo z uwagi na globalne wydarzenia w branży motoryzacyjnej, zaplanowane terminy dostaw samochodów mogą się wydłużać. Ważnym krokiem poszerzającym gamę pojazdów eLCV na polskim rynku było umożliwienie kierowcom, posiadającym prawo jazdy kat. B, prowadzenia dostawczych pojazdów elektrycznych o dopuszczalnej masie całkowitej do 4,5 t. Gabarytami nie różnią się one od standardowych pojazdów spalinywych o DMC do 3,5 t, jednak ich masa jest większa z uwagi na baterię. Podniesienie dopuszczalnej masy całkowitej zwiększa realną ładowność takich samochodów. Dużym minusem jest jednak fakt, że za tą potrzebną zmianą nie nadążyły przepisy o dotacjach dla pojazdów z alternatywnym napędem – w efekcie, samochody z powiększoną DMC wypadły z programu „Mój Elektryk”. Warto to zmienić

w przyszłości.

Jako DHL Parcel przeznaczamy 7 mld EUR na ochronę klimatu, z czego 115 mln EUR na elektryfikację floty samochodów. Celem jest, by do 2030 r. 60% naszych pojazdów napędzanych było energią elektryczną. W całej flocie DHL jeździ już 21 tys. elektrycznych samochodów oraz, uwaga, 30 tys. elektrycznych rowerów. W Polsce we flocie DHL chcemy zwiększyć w tym roku liczbę elektrycznych samochodów kurierskich do ok. 300. Nowe auta będą pracowały w Warszawie, Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu i Gdańsku. Plany zakładają, by do 2025 r. zwiększyć w Polsce elektryczną flotę do około 650 aut.

Obecnie użytkowane przez nas samochody zbierają bardzo dobre opinie kurierów – są ciche, komfortowe w prowadzeniu, swoją charakterystyką doskonale pasują do przemieszczania się w mieście, np. do częstych przystanków. My zaś dostrzegamy oszczędności na kosztach paliwa, co jest szczególnie widoczne w ostatnich miesiącach. Koszt użytkowania spada jeszcze bardziej jeżeli uwzględnić, że do ładowania pojazdów wykorzystujemy energię odnawialną, produkowaną częściowo przez nasze własne instalacje fotowoltaiczne. Mamy własną infrastrukturę do ładowania i sądzę, że w obecnych okolicznościach instalacja firmowych ładowarek to najbardziej racjonalna decyzja. Sieć szybkich ładowarek nie jest jeszcze w polskich miastach powszechna, a koszty ładowania na takich stacjach nie są niskie.



Krzysztof Poznański,
Kierownik ds. Floty i Standardów
Kurierskich

DHL PARCEL POLSKA

”

”



Przemysław Moskwa,
Prezes Zarządu Natoni

NATONI

Biznes jest bezwzględny – jeżeli budowa ładowarek będzie się opłacać, to nie będziemy musieli się martwić o rozwój sieci stacji ładowania. Mówiąc o opłacalności, mam na myśli nie tylko pieniądze, ale też czas potrzebny na załatwienie wszelkich formalności i uzgodnień z różnego rodzaju instytucjami oraz zdolność dostrzeżenia pozafinansowych benefitów, jakie niesie ze sobą elektromobilność. Brak odpowiedniej infrastruktury technicznej (wielkość przyłącza, rezerwa mocy na obiekcie) jest i pozostanie przeszkodą w rozwoju elektromobilności, ale barierę tę można przezwyciężyć przez proaktywne podejście. Bazując na praktyce Natoni (postawiliśmy kilkaset stacji ładowania zarówno dla firm, jak i klientów indywidualnych), na razie częściej spotykamy się z rzucaniem kłód pod nogi, niż wsparciem w budowie punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Dotyczy to szczególnie garaży w budynkach wielomieszkaniowych oraz większych inwestycji pod tzw. huby stacji ładowania, gdzie potrzebne są duże moce przyłącza. Krótkowzroczne patrzanie na zwrot z inwestycji związanej z montażem ładowarek („to mi się na razie nie opłaca”) powoduje, że projekty związane z elektromobilno-

ścią są odkładane do realizacji w czasie. Mity i przesady powielane przez media powodują zaś, że ludzie boją się stacji ładowania na równi z masztami technologii 5G. To wszystko sprawia, że sieć ładowarek w Polsce jest rozbudowana bardzo nierównomiernie. Aby zmienić tę sytuację, należy przede wszystkim edukować. Nie tylko użytkowników aut elektrycznych, ale również, chociażby ich sąsiadów, właścicieli „klasycznych” aut, którzy nie powinni się bać, że parkujący obok w garażu „elektryk” zaraz samoistnie zacznie się palić. Dlatego ogromną rolę w tym procesie dydaktycznym spełniają firmy instalujące ładowarki, handlowcy w punktach dealerskich oraz takie firmy jak Arval, które będąc na pierwszej linii kontaktu z klientem, mają możliwość wyjaśnić i rozwiązać wszelkie wątpliwości.





MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA



FIRMOWY CAR-SHARING: kiedy pracownik może dokonać rezerwacji firmowego pojazdu (ogólnodostępnego) przez zewnętrzną aplikację



WSPÓLNE PRZEJAZDY: kiedy kilku pracowników jedzie jednym pojazdem w to samo miejsce, np. do miejsca pracy



WSPÓŁDZIELENIE/WYNAJEM ROWERÓW (LUB INNYCH JEDNOŚŁADÓW): rozwiązanie funkcjonujące wewnątrz firmy



TRANSPORT PUBLICZNY



BUDŻET NA MOBILNOŚĆ: z góry określony budżet przyznany przez pracodawcę, pozwalający pracownikom na swobodny wybór środka transportu



APLIKACJA DO REZERWACJI ROZWIĄZAŃ MOBILNOŚCIOWYCH OFEROWANYCH PRZES FIRMĘ



WYNAJEM PRYWATNY LUB EKWIWALENT WYNAGRODZENIA: wynajem prywatny – kiedy pracownik wynajmuje pojazd na własną rękę; ekwiwalent wynagrodzenia – kiedy pracownik wynajmuje pojazd za pośrednictwem pracodawcy



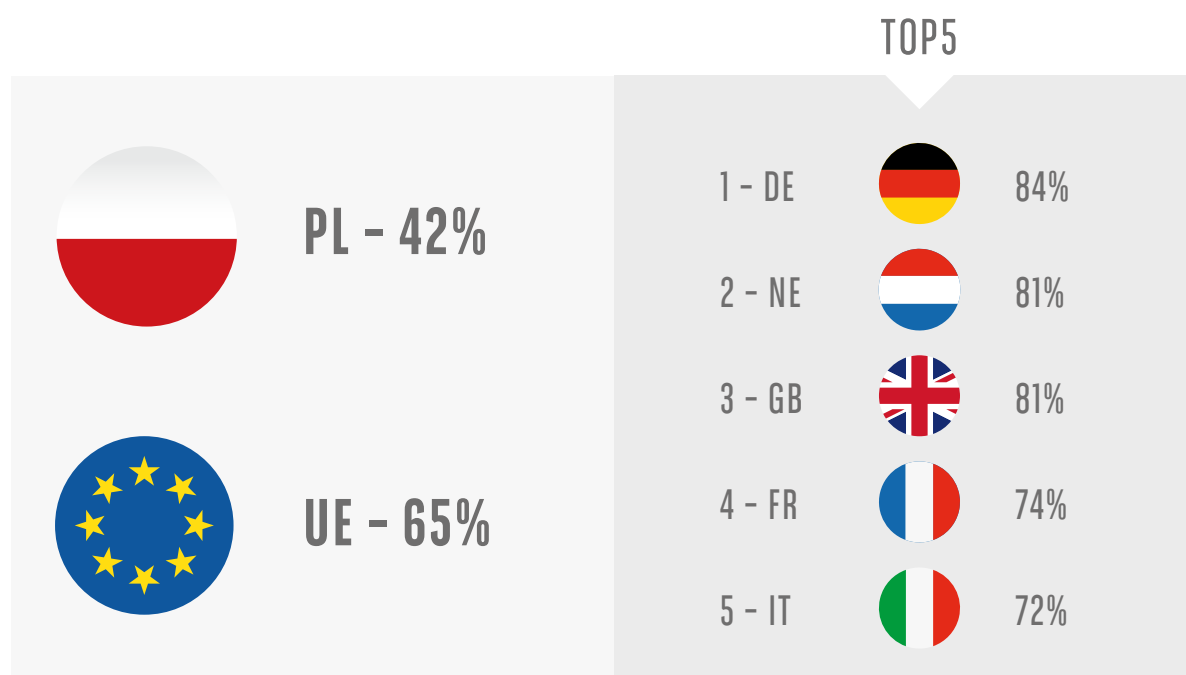
WYNAJEM KRÓTKO- LUB ŚREDNIOTERMINOWY: dodatkowa forma mobilności dla pracowników

ODNOTOWANY W UBIEGŁYM ROKU ZNACZNY WZROST ZAINTERESOWANIA ALTERNATYWAMI WOBEC TRADYCYJNEGO SAMOCHODU SŁUŻBOWEGO, OKAZAŁ SIĘ ZJAWISKIEM CHWILOWYM, ZWIĄZANYM Z PANDEMIĄ COVID-19. W 2022 ROKU Z TAKICH ROZWIĄZAŃ KORZYSTA 42% FIRM, CZYLI O 20 PUNKTÓW PROCENTOWYCH MNIEJ NIŻ ROK WCZEŚNIEJ. W CIĄGU NAJBLIŻSZYCH TRZECH LAT SPODZIEWANY JEST JEDNAK POWRÓT CZĘŚCI FIRM DO PRZETESTOWANYCH JUŻ WCZEŚNIEJ POJAZDÓW.

Bardzo optymistyczne podejście firm do alternatywnych form mobilności było jednym z najbardziej zauważalnych zjawisk w ubiegłorocznym „Barometrze Flotowym”. Okazało się jednak, że nie był to stały trend, a w dużej mierze efekt zmiany polityki firm w okresie pandemii. W ten sposób pracodawcy pomagali pracownikom w bezpiecznym dojeździe do biura. Gdy sytuacja sanitarna zaczęła wracać do normy, a na horyzoncie pojawiły się inne czynniki ryzyka, jak rosnąca inflacja, wysokie stopy procentowe czy wreszcie wojna w Ukrainie, część firm zrezygnowała z dodatków do floty i pozostała przy swoich dotychczasowych samochodach służbowych. Obecnie 42% pol-

skich firm korzysta z alternatywnych form mobilności, takich jak rowery, hulajnogi, car-sharing, budżet na mobilność, itp. To spadek o 20 punktów procentowych wobec zeszłorocznego wyniku. Polska jest pod tym względem ewenementem na skalę Europy, gdzie notuje się coraz większe zainteresowanie urozmaicaniem polityki flotowej i zapewnianiem pracownikom większego wyboru środków transportu. Liderem pod tym względem są Niemcy, gdzie już 84% firm korzysta z alternatywnych form mobilności, a zaraz za nimi plasują się Holandia i Wielka Brytania z wynikiem 81%. W ciągu trzech lat liczby te przekroczą lub będą bardzo zbliżone do 90%.

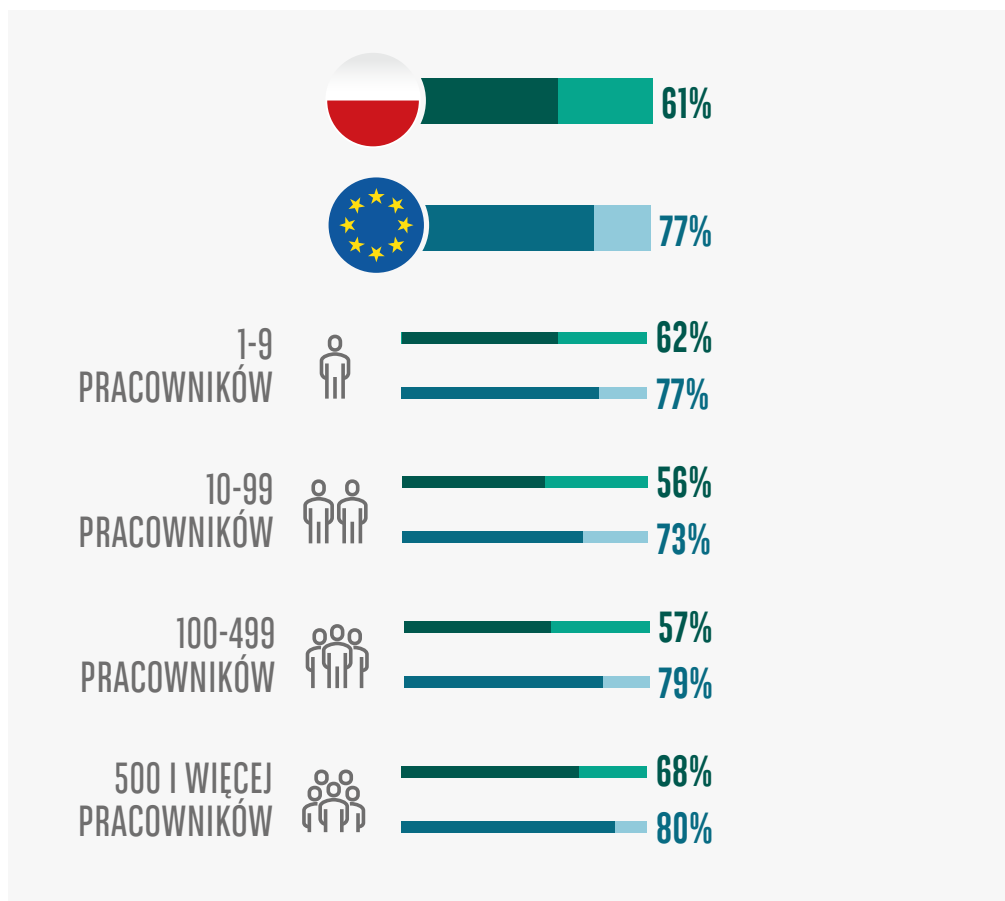
POZIOM WDROŻENIA ALTERNATYWNYCH FORM MOBILNOŚCI W FIRMACH



Obecny spadek wykorzystania alternatyw dla samochodu służbowego w Polsce nie oznacza, że firmy nie są zainteresowane takimi rozwiązaniami w przyszłości. W ciągu najbliższych trzech lat wynik ma ponownie przekroczyć 60%. Szczególnie wysokie zainteresowanie widoczne

jest w największych i najmniejszych przedsiębiorstwach. Alternatywne formy mobilności w ciągu trzech lat będą obecne we flotach blisko 70% firm zatrudniających powyżej 500 pracowników oraz w 62% mikrofirm.

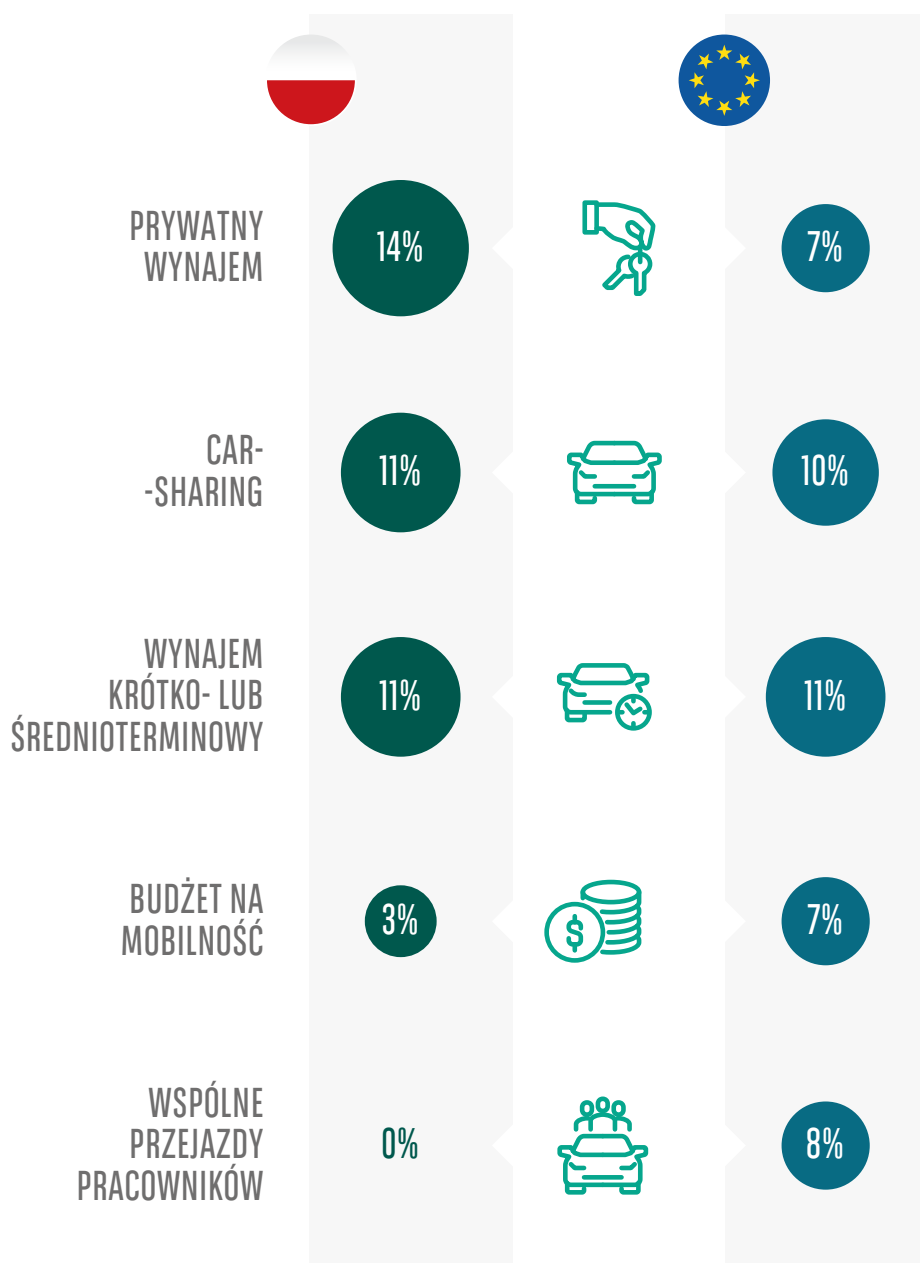
POTENCJAŁ ROZWOJU MOBILNOŚCI ALTERNATYWNEJ W PERSPEKTYWIE 3 LAT WYNIKI BADANIA AMO 2022



W tegorocznym „Barometrze Flotowym” po raz pierwszy zapytano managerów flot o gotowość do częściowego lub całościowego zastąpienia floty samochodowej innym rozwiązaniem. Okazała się ona na razie nieduża, zarówno w Polsce, jak i w pozostałych krajach Europy. Jednak

na kilka z rozwiązań polscy flotowcy patrzą bardziej przychylnym okiem niż ich koledzy z innych krajów. Są to: prywatny wynajem samochodu lub ekwiwalent wynagrodzenia, car-sharing i wynajem krótko- lub średnioterminowy.

GOTOWOŚĆ DO CZĘŚCIOWEGO LUB CAŁOŚCIOWEGO ZASTĄPIENIA FLOTY SAMOCHODOWEJ ALTERNATYWNYMI ROZWIĄZANIAMİ WYNIKI BADANIA AMO 2022



”



Wojciech Łoniewski,
Head of Business Development
HOP.CITY

Na hasło „flota pojazdów służbowych” jeszcze dwa, trzy lata temu była tylko jedna odpowiedź – „samochód”. Pandemia COVID-19, lockdowny i praca zdalna pokazały jednak, że schematy, które do tej pory się sprawdzały, muszą ulec zmianie.

W Hop.City od blisko 5 lat stale obserwujemy wzrost zainteresowania mikromobilnością – skuterami i rowerami elektrycznymi. I choć już wcześniej używaliśmy argumentów, że jest tańiej, szybciej i bardziej ekologicznie, to dopiero od 2020 roku widzimy zmianę myślenia na rynku. Wyobraźmy sobie codzienność bez zamawiania pizzy prosto pod drzwi, zakupów dostarczanych w ciągu 15 minut czy taksówki, która zabiera nas po udanej kolacji. Większość tego typu usług jest realizowanych właśnie z wykorzystaniem skuterów, rowerów i samochodów. Nakładając na to wysokie ceny paliw (aktualnie za 1 l benzyny płacimy ok. 7,40 zł), nowe warunki leasingowe po podwyżkach stóp procentowych czy brak dostępności samochodów, firmy muszą szukać alternatywnych rozwiązań.

W odpowiedzi na obecne potrzeby biznesowe, wspólnie z Arval przygotowaliśmy unikalną ofertę wynajmu, dzięki której możemy zapomnieć o tankowaniu, zakupie ubezpieczenia czy

nawet wymianie opon. Oferta wynajmu pojazdów elektrycznych to szereg korzyści finansowych i operacyjnych. W naszym portfolio mamy e-skutery i e-rowery.

Dlaczego warto wybrać np. rower elektryczny do floty? Bo będzie to ukłon w stronę pracowników! W ankiecie Polskiego Stowarzyszenia Rowerowego ponad 60% Polaków przyznało, że e-bike ułatwiłby im codzienne dojazdy do pracy czy po zakupy. Co więcej, wzrost cen paliw wg co drugiego ankietowanego, wywołuje chęć skorzystania właśnie z roweru elektrycznego.

Skuter elektryczny już od lat sprawdza się w branży dostawczej. Jednak w kontekście rozwoju q-commerce (błyskawiczne dostawy) i last mile delivery, obserwujemy prawdziwy boom na szyte na miarę rozwiązania. Hop.City już teraz zapewnia takie innowacje, jak aplikacja do zdalnego uruchamiania pojazdu czy dodatkowe elementy, np. ramy, kufry i wiele więcej.

Biorąc pod uwagę wzrost liczby zapytań o naszą ofertę o ok. 250% w pierwszych dwóch kwartałach, widzimy, że najem pojazdu elektrycznego coraz bardziej się opłaca i zakup przestał być konieczny.

Strefy czystego transportu w miastach, które w pewnym momencie zaczną powstawać na szeroką skalę, spędzają sen z powiek przedstawicielom branży transportowej. Dla dostawców korzystających z wysłużonych aut dostawczych będzie to oznaczało zakaz wjazdu do najważniejszych części miasta. Pierwszym rozwiązaniem, jakie przychodzi do głowy w tej sytuacji, są elektryczne auta dostawcze, jednak barierą jest ich wysoki koszt, a w ostatnim czasie także ograniczona dostępność. Biznes zwraca się więc w stronę innego rozwiązania – rowerów cargo. W ostatnich latach z całkowicie nieznanego produktu, stały się one pojazdami zamawianymi przez największe firmy kurierskie w Polsce, ponieważ realizują wszystkie oczekiwania stawiane przed nowoczesnym, miejskim transportem. Kurier może takim rowerem przewieźć jednorazowo nawet 200 kg ładunku. Przy dobrym planowaniu tras bez problemu wróci do bazy 2-3 razy dziennie i zatrzyma się z dostawą w 90-140 punktach. Nawet poza strefami czystego transportu wielkim plusem rowerów jest łatwość parkowania i przejazd miastem bez stania w korkach. Co istotne, dostawy realizowane elektrycznym jednośladem mają wysoki poziom akceptacji społecznej, w przeci-

wieństwie do aut dostawczych zaparkowanych często na buspasie lub w niedozwolonym miejscu. Z rozmów z kurierami wynika, że także oni szybko przekonują się do tego rozwiązania, nawet jeśli początkowo byli mu niechętni.

Warto wspomnieć, że rowery sprawdzają się nie tylko w transporcie przesyłek kurierskich. Produjemy je w wersji z przestrzenią chłodniczą. Mamy też model, który jest miniaturą śmieciarką lub myjką uliczną. Możliwości są właściwie nieograniczone. Bariera jest jedna – brak jakiegokolwiek wsparcia dla firm, które chcą zainwestować w ten ekologiczny środek transportu. W Europie Zachodniej na takie rowery łatwo jest uzyskać dotację, dlatego częściej można zobaczyć nasze pojazdy w Holandii czy Niemczech niż w Polsce. Jednak wierzę, że rowery zostaną włączone do programów dofinansowania. Pierwsze tego typu inicjatywy już się pojawiają i np. Gdynia udziela dofinansowania na zakup rowerów cargo. Myślę, że wkrótce tym tropem pójdzie cała Polska. Innym rozwiązaniem może być wynajem długoterminowy, który zdejmuje z klienta dużą część kosztów i pozwala na wygodne użytkowanie.



Tomasz Abratański,
Sales Manager
MAXPRO CNC

”





Telematyka, cyfrowe narzędzia i samochody online

JUŻ CO TRZECIA FIRMA W POLSCE WYKORZYSTUJE W SWOJEJ FLOCIE ROZWIĄZANIA TELEMATYCZNE. SĄ ONE NIECO CZĘŚCIEJ STOSOWANE W POJAZDACH DOSTAWCZYCH NIŻ W OSOBOWYCH (27% VS 24%).

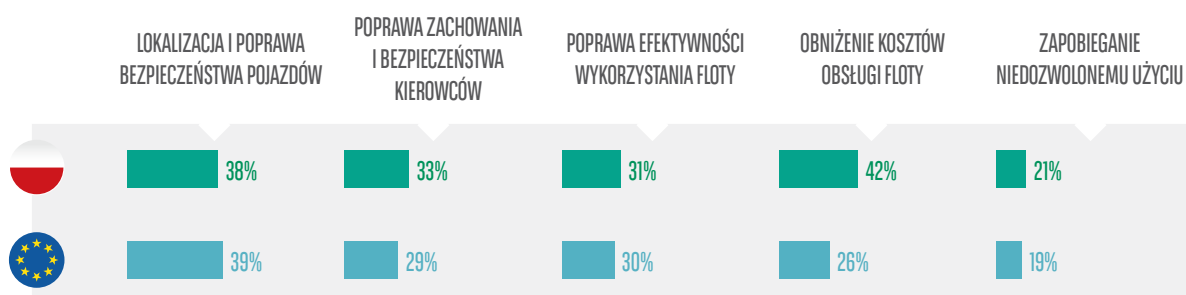
Rozwój cyfrowych technologii sprawił, że coraz więcej samochodów jest fabrycznie wyposażonych w urządzenia, dzięki którym można zdalnie monitorować ich stan, położenie czy prędkość. W tegorocznej edycji badania „Barometru Flotowego”, już po raz drugi fleet managerom nie zadawano pytań o specjalistyczne urządzenia do monitorowania pojazdów, montowane dodatkowo w pojazdach, zaś skupiono się na samochodach online – tzw. connected vehicles. Z wyników badania całkowicie zniknęła kategoria „box” – dodatkowe urządzenia telematyczne, przez co nie można porównywać danych z tegorocznej edycji raportu z wynikami ankiet z lat poprzednich.

Obecnie 33% polskich firm potwierdza, że użytkuje pojazdy przystosowane do komunikacji online, bez rozróżnienia czy chodzi o pojazdy

osobowe czy użytkowe. Według 27% badanych polskich firm, do Internetu mogą podłączyć się ich samochody dostawcze. Dokładnie takie same wyniki jak w Polsce zarejestrowano w pozostałych krajach, w których przeprowadzano ankiety.

Głównymi powodami wykorzystywania narzędzi telematycznych we flotach jest możliwość obniżenia kosztów użytkowania pojazdów oraz możliwość zlokalizowania samochodów, a także poprawa ich bezpieczeństwa. Firmy zatrudniające do 100 pracowników wykorzystują telematykę również do poprawy zachowań kierowców, natomiast firmy zatrudniające 100 i więcej pracowników uważają ją za przydatną do osiągania poprawy efektywności. Ponadto 3 na 10 firm jest zainteresowane systemami obniżającymi koszty użytkowania samochodów.

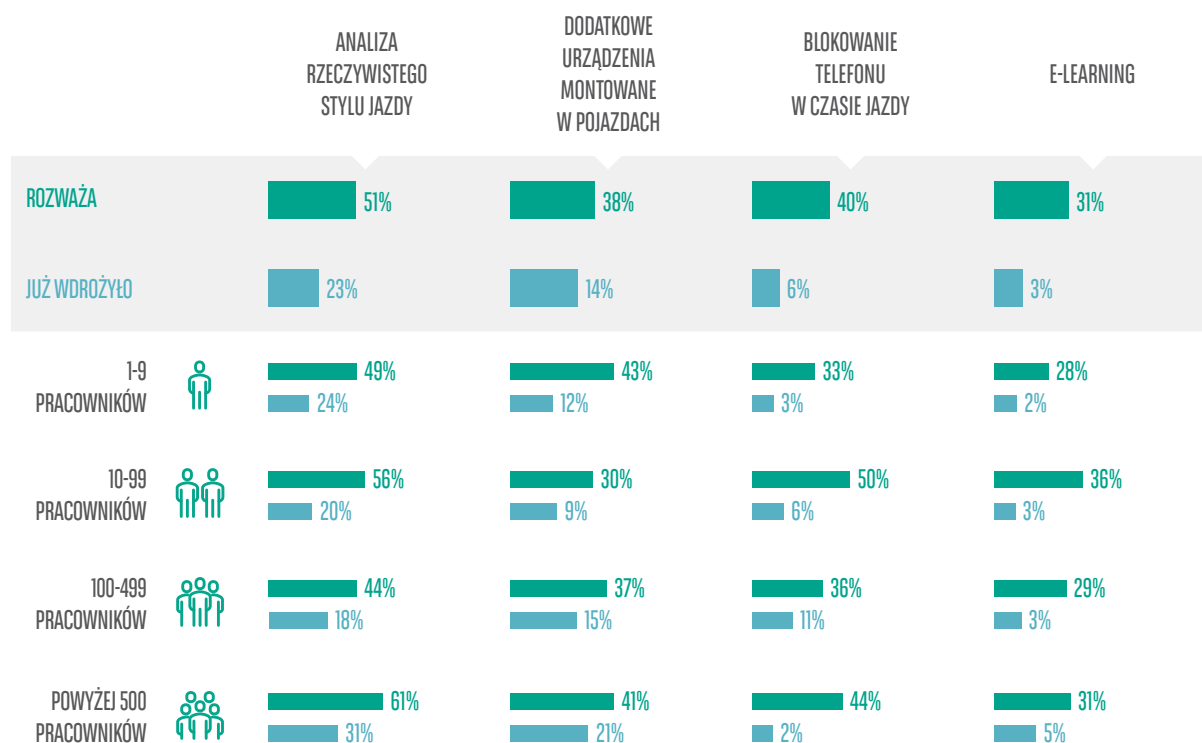
CEL WDROŻENIA TELEMATYKI



Z zebranych w Polsce odpowiedzi wynika, że 4 na 10 firm korzysta z systemów telematycznych, by monitorować pozycję pojazdów i poprawić ich bezpieczeństwo. To wynik niższy niż zanotowany w ubiegłym roku, jednak jest to poziom podobny do tego, który zaobserwowano w 2020 roku. Drugim najważniejszym powodem, wskazywanym przez 42% firm, jest chęć obniżenia kosztów ob-

sługi floty. Na trzecim miejscu znalazła się chęć poprawy zachowania kierowców podczas jazdy – tę odpowiedź wskazało 33% przedsiębiorstw z Polski, zaś ponad 30% firm chce poprawić efektywność wykorzystania pojazdów. Pierwszą piątkę odpowiedzi, ze wskazaniem na poziomie 21%, zamyka chęć zapobiegnięcia niedozwolonemu korzystaniu z pojazdu.

DZIAŁANIA FIRM DLA POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA KIEROWCÓW FLOTOWYCH



”



Katarzyna Szymborska,
Specjalista ds. Zarządzania Flotą
GASPOL

W naszej firmie dopiero wdrażamy telematykę. Nasza flota liczy 180 aut, a rozwiązania te chcemy docelowo zainstalować w 150 z nich. Choć nasze doświadczenia z nią nie są zbyt duże, to mamy wobec niej konkretne oczekiwania. Po aktywacji urządzeń w autach i szkoleniach dla pracowników z obsługi platformy, naszym kolejnym krokiem będzie stworzenie Poradnika Wzorowego Kierowcy oraz organizacja kolejnego stopnia szkoleń z bezpiecznej jazdy. A to wszystko w oparciu o raporty i analizy, które chcemy pobierać z platformy obsługującej naszą flotę. Wybierając telematykę dla naszej floty, zwracaliśmy uwagę przede wszystkim na prosty i przyjazny dla użytkowników portal oraz szczegółowość i formę raportowania wyników. Szukaliśmy takich rozwiązań, które będą funkcjonalne zarówno dla menedżera potrzebującego dostępu do informacji o autach, ich geolokalizacji czy stylu jazdy pracowników, jak również dla samych kierowców. Dzięki telematyce mają oni możliwość sprawdzania swoich tras, wyznaczania i wybierania tych bardziej optymalnych oraz zyskują informa-

cje o tym, jakimi są kierowcami.

Mamy nadzieję, że wdrożenie telematyki w naszej firmie przełoży się bezpośrednio na bezpieczeństwo naszych pracowników w czasie prowadzenia pojazdów. Liczymy, że dzięki informacjom płynącym z raportów i możliwości porównania ich z wynikami innych członków zespołu, poprawią swój styl jazdy. To zaś powinno przełożyć się bezpośrednio na mniejszą wypadkowość i liczbę mandatów. To dla nas bardzo ważne, bo w działalności Gaspolu bezpieczeństwo jest na pierwszym miejscu. Czekamy też na efekty w postaci obniżenia kosztów utrzymania aut i poprawy wydajności naszych pracowników.



PERSPEKTYWY FINANSOWANIA FLOT

WYNAJEM DŁUGOTERMINOWY ODNOTOWUJE NAJWIĘKSZE WZROSTY WŚRÓD WYBIERANYCH PRZEZ FIRMY FORM FINANSOWANIA POJAZDÓW. ROSNĄCE ZAINTERESOWANIE WIDOCZNE JEST PRZEDĘ WSZYSTKIM W MAŁYCH (ZATRUDNIAJĄCYCH DO 9 PRACOWNIKÓW) I DUŻYCH FIRMACH (OD 100 DO 499 PRACOWNIKÓW). NAJWIĘKSZE SPADKI ODNOTOWUJE ZAKUP SAMOCHODÓW FIRMOWYCH ZA GOTÓWKĘ – ŚREDNIO O 25%.

Jak wynika z badania Arval Mobility Observatory, zakup firmowych pojazdów ze środków własnych powoli odchodzi w przeszłość. Przedsiębiorcy przekonali się, że nie są już „skazani” na zamrażanie kapitału w pojazdach, ponieważ istnieją wygodniejsze i korzystniejsze sposoby finansowania aut. Obecnie 31% firm wskazuje zakup za gotówkę jako główny sposób płacenia za pojazdy, w porównaniu z 41% w poprzednim badaniu. Co istotne, duży spadek zainteresowania finansowa-

niem aut ze środków własnych zauważalny jest także w najmniejszych firmach, które dotychczas były ostoją dla tego rozwiązania. W tej grupie odnotowany został spadek z 50% do 39%. Wśród firm zatrudniających od 100 do 499 osób, zakup pojazdów za gotówkę został ograniczony najmocniej, bo aż o 16 punktów procentowych i obecnie jest wybierany przez niemal co czwartą z nich.

METODY FINANSOWANIA SAMOCHODÓW FIRMOWYCH WYNIKI BADANIA AMO 2022



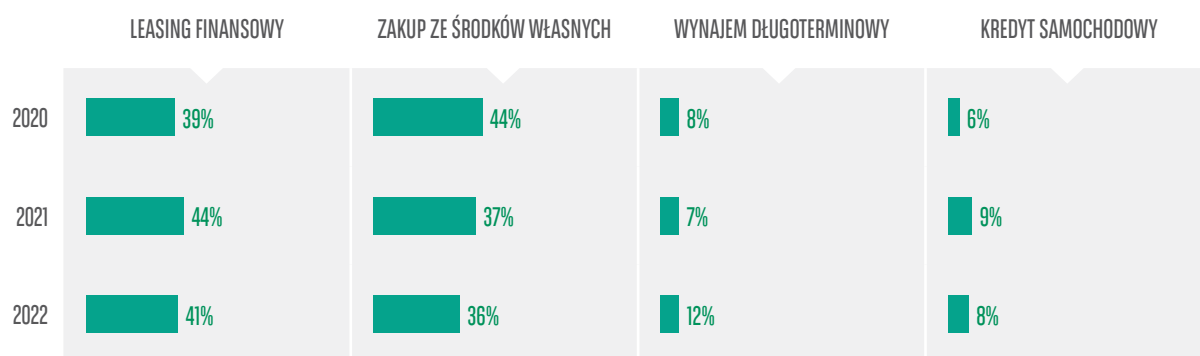
Rozwiązaniem o marginalnym znaczeniu pozostają kredyty samochodowe, z których korzysta obecnie 6% przedsiębiorstw, przy czym głównie są to firmy zatrudniające mniej niż 100 pracowników.

Na drugim biegunie znajduje się leasing finansowy, czyli rozwiązanie wybierane najczęściej przez zarządzających flotami. Jako główną formę

finansowania wybrało go 46% firm. Zdecydowanie największą popularnością cieszy się on wśród przedsiębiorstw zatrudniających od 100 do 499 pracowników. W tej grupie leasing wybrała ponad połowa ankietowanych. Co ciekawe, w mikroprzedsiębiorstwach ta forma finansowania zrównała się w tym roku z najpopularniejszym dotychczas zakupem ze środków własnych.

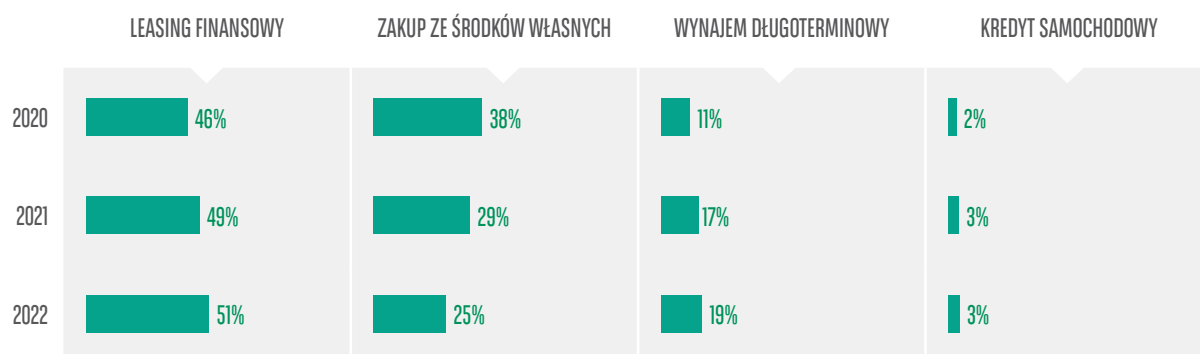
GŁÓWNE SPOSOBY FINANSOWANIA FLOT (FIRMY ZATRUDNIAJĄCE 1-99 PRACOWNIKÓW)

WYNIKI BADANIA AMO 2022



GŁÓWNE SPOSOBY FINANSOWANIA FLOT (FIRMY ZATRUDNIAJĄCE 100 I WIĘCEJ PRACOWNIKÓW)

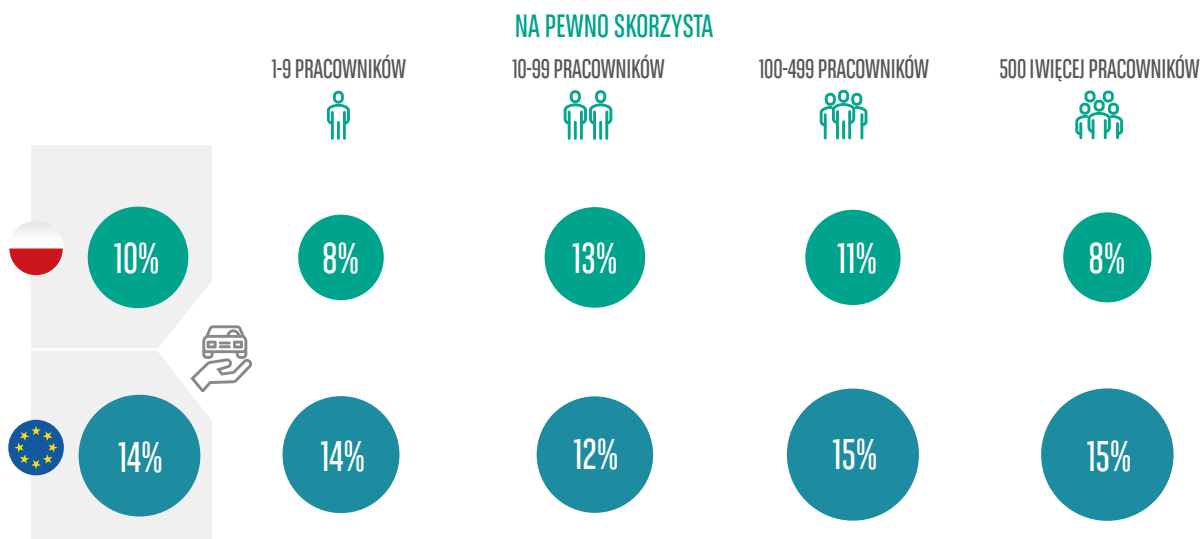
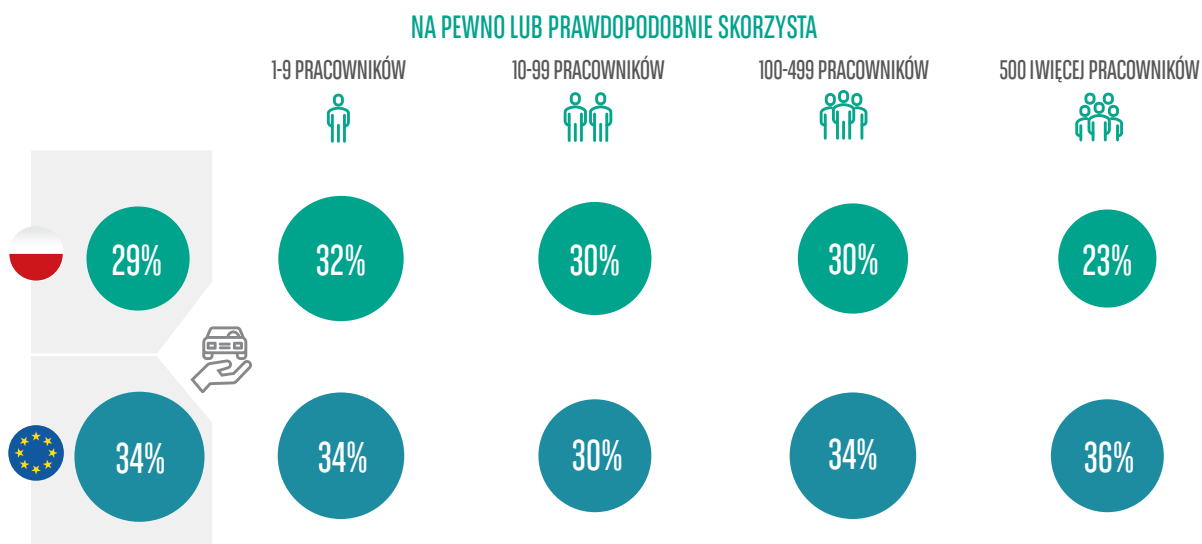
WYNIKI BADANIA AMO 2022



Zarządzający flotami przekonali się w ostatnim czasie do podejścia znanego z rynku konsumenckiego, czyli do tego, że samochodu nie trzeba posiadać na własność, by z niego wygodnie korzystać. Model subskrypcyjny, znany z serwisów streamingowych, czy wiele systemów bazujących na współdzieleniu pojazdów w przestrzeni miejskiej to dobry przyczynek do tego, by także w firmowych flotach rozważać bardziej elastyczne formy finansowania, które pozwalają bezpiecznie planować budżet. Stąd wynikać może rosnące zainteresowanie wynajmem długoterminowym z pełną obsługą.

Obecnie już w 15% firm jest to główna forma finansowania pojazdów, w porównaniu z ubiegłorocznym wynikiem na poziomie 9%. W dużych przedsiębiorstwach, zatrudniających od 100 do 499 pracowników, wzrost jest najbardziej widoczny. W tej grupie już co piąta firma korzysta z wynajmu długoterminowego. Warto też dodać, że to rozwiązanie jako jedyne odnotowało wzrost we wszystkich grupach ankietowanych, niezależnie od wielkości firmy.

ZAINTERESOWANIE FIRM KORZYSTANIEM Z WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO WYNIKI BADANIA AMO 2022



*UE ZWYŁĄCZENIEM NIEMIEC

Gdy pytano o zainteresowanie wynajmem długoterminowym w ciągu najbliższych trzech lat, blisko 30% fleet managerów wskazało, że prawdopodobnie lub na pewno wybiorą to rozwiązanie. Największa szansa na rozwój widoczna jest w mikroprzedsiębiorstwach, w których 32% ankietowanych wyraziło zainteresowanie tą formą finansowania.

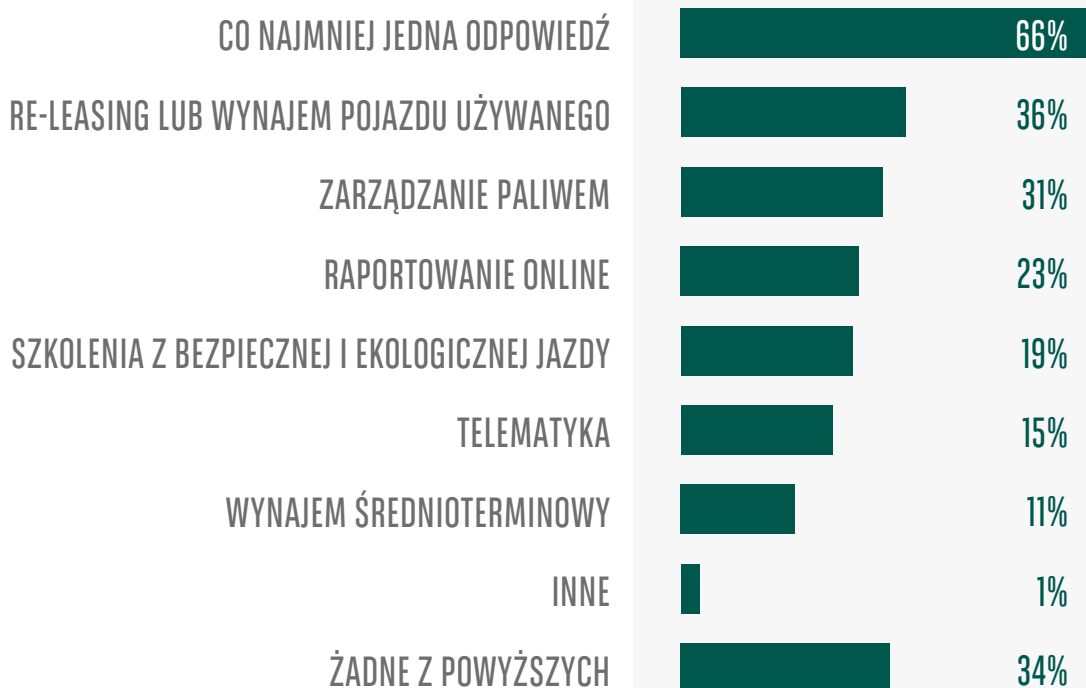
Potencjał korzystania z wynajmu długoterminowego jest w polskich firmach zgodny ze średnią europejską dla wszystkich wielkości firm, z wyjątkiem tych największych (500 pracowników i więcej). Wykazują one najmniejsze zainteresowanie tą formą finansowania pojazdów.

W badaniu Arval Mobility Observatory fleet managerowie byli pytani także o zainteresowanie dodatkowymi

usługami z zakresu zarządzania flotą. W 6 na 10 firm takie rozwiązania brane są pod uwagę. Możliwość ponownego wynajmu lub leasingu pojazdu używanego rozważana jest w 36% firm, zarządzanie paliwem w 31%, a raportowanie online w 23%. W największych przedsiębiorstwach (ponad 500 pracowników), dużym zainteresowaniem cieszą się też szkolenia z bezpiecznej i ekologicznej jazdy. Rozważa je 30% takich firm.

Ankietowani zapytani o kryteria brane pod uwagę przy ustalaniu polityki flotowej najczęściej wskazywali całkowity koszt posiadania pojazdu (TCO). Jest to kluczowy wskaźnik dla 39% firm, a w mikroprzedsiębiorstwach został wskazany przez co drugiego respondenta. Na drugim miejscu znalazł się limit przebiegu, wybrany przez 37% managerów flot, a w przypadku największych firm – przez 55%.

POTENCJAŁ WPROWADZENIA DODATKOWYCH USŁUG Z ZAKRESU ZARZĄDZANIA FLOTĄ



Analizując wyniki badania AMO z ostatnich kilku lat, możemy zaobserwować bardzo wyraźny wzrost zainteresowania wynajmem długoterminowym jako formą finansowania samochodów firmowych, co widoczne jest także w sektorze MŚP. Działając intensywnie w tym segmencie, zauważamy zapotrzebowanie na coraz więcej elastycznych produktów i usług, takich jak re-leasing (ponowny wynajem), wynajem średnio-terminowy MTR czy subskrypcję z możliwością szybkiego i bezkosztowego rozwiązania umowy. Takie usługi pomagają firmom sprostać wyzwaniom związanym z dostępnością nowych aut na rynku.

Niewątpliwie sytuacja pandemiczna i geopolityczna na świecie przyspieszyła decyzje organizacji o maksymalnym ograniczaniu ryzyka związanego z finansowaniem floty pojazdów. Skłoniła je do tego także sytuacja makroekonomiczna – szybująca inflacja, skokowy wzrost stóp procentowych, a przez to wyższe koszty posiadania floty (TCO). Mówiąc wprost, stała rata wynajmu przez cały okres umowy z uwzględnieniem finansowania oraz wszystkich elementów eksploatacji pojazdu to jedyne rozwiązanie dające dziś bezpieczeństwo oraz przewidywalność kosztów

w planowaniu budżetu. Wielu przedsiębiorców, szczególnie z polskim kapitałem, przeszło długą drogę do zmiany formy finansowania flot. Schemat jest zawsze bardzo podobny – na początku najczęściej jest flota finansowana z własnych środków, następnie leasing finansowy, a na końcu wynajem pojazdów z pełną obsługą serwisową, ubezpieczeniem itp. To pokazuje, że pełny outsourcing tego obszaru prowadzenia działalności operacyjnej wymaga czasu oraz bardzo dokładnej analizy kosztowej. Dlatego w branży wynajmu tak istotne jest doradztwo, które pozwala wskazać drogę do wyznaczonych celów – zaczynając od zmiany formy finansowania i analizy kosztowej, przez redukcję emisji CO₂, aż po możliwość wdrożenia innych form mobilności, takich jak: elektryczne rowery, skutery itd. Warto zwrócić uwagę, że rośnie zainteresowanie wynajmem długoterminowym floty dostawczej (LCV). Szczególnie aktywna jest tu branża kurierska, realizująca tzw. przewozy ostatniej mili. Tu dodatkowo dużym zainteresowaniem cieszą się samochody LCV z napędem w pełni elektrycznym, które dostarczają paczki w centrach miast.



Łukasz Ross,
Head of Sales Large and
IBO Segments

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

”

”



Michał Jankowski,
Dyrektor Biura

POLSKI ZWIĄZEK WYNAJMU I LEASINGU
POJAZDÓW

Wynajem długoterminowy z roku na rok staje się coraz ważniejszą formą finansowania samochodów przez firmy i przedsiębiorców w Polsce. Można nawet powiedzieć, że obecnie jest to jeden z głównych sposobów na nabycie i użytkowanie auta. Zgodnie z danymi PZWLP, w pierwszym kwartale 2022 roku w wynajmie długoterminowym znalazło się 27,4% wszystkich nowych samochodów osobowych sprzedanych w tym czasie do firm w naszym kraju i jest to rekordowo wysoka wartość odnotowana w kilkunastoletniej historii analiz statystycznych PZWLP. Popularność tej usługi stale rośnie i to szybko. Dla porównania, jeszcze pięć lat temu, udział wynajmu w sprzedaży aut do firm wynosił 18,3%. Tempo, w jakim usługa ta zdobywa polski rynek jest więc doskonale widoczne. Co istotne, sięgają obecnie po nią coraz częściej mali, a nawet mikroprzedsiębiorcy, finansujący w ten sposób choćby jeden pojazd. Wynajem długoterminowy bardzo szybko odbudowuje się po relatywnie krótkim okresie spowolnienia spowodowanego pandemią COVID-19. Na koniec marca br. tempo wzrostu łącznej floty w wynajmie długoterminowym wyniosło w Polsce 9% r/r, a więc było już bardzo zbliżone do wyników sprzed pandemii. Wyna-

jem znajduje się w dobrej kondycji i notuje coraz lepsze wyniki w każdym kolejnym kwartale roku, pomimo że branża, podobnie jak reszta rynku motoryzacyjnego, zmagą się z problemami z dostępnością nowych samochodów. Gdyby nie ten fakt, tempo rozwoju byłoby aktualnie jeszcze wyższe, z pewnością dwucyfrowe. Dlaczego udział wynajmu długoterminowego w sprzedaży nowych aut tak szybko rośnie? To efekt nie tylko trwającego od wielu lat szybkiego rozwoju branży. Dynamicznie rosnąca popularność na początku tego roku jest powodowana także zaletami tego sposobu finansowania, zyskującymi jeszcze bardziej na znaczeniu w obecnej sytuacji. Rosnące w dużym tempie ceny aut, wysoka inflacja i w związku z tym niska przewidywalność kosztów związanych z samochodami, silniej niż wcześniej skłaniają firmy i przedsiębiorców do wynajmu długoterminowego. Rata za wynajem jest bowiem stała przez np. 3 lata i uwzględnia nie tylko finansowanie pojazdu, ale też zryczałtowane koszty napraw, serwisu, ubezpieczenia, opon itp. Ten argument przekonuje obecnie bardziej niż do tej pory, nie tylko duże firmy, ale i małych przedsiębiorców.





STRUKTURA RYNKU

ROK 2021 PRZEZ BRANŻĘ CZĘSTO OKREŚLANY BYŁ JAKO JEDEN Z NAJBARDZIEJ SPECYFICZNYCH W HISTORII MOTORYZACJI. CZYNNIKAMI WPŁYWAJĄCYMI NA TAKĄ JEGO OCENĘ BYŁY – Z JEDNEJ STRONY NIESPOTYKANA DO TEJ PORY NISKA DOSTĘPNOŚĆ NOWYCH SAMOCHODÓW NA RYNKU, Z DRUGIEJ ZAŚ – BARDZO DUŻA DYNAMIKA RYNKU ZWIĄZANA Z ODBUDOWĄ SPRZEDAŻY PO KRYZYSIE WYWOŁANYM PANDEMIĄ COVID-19.

Według podsumowań Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego przygotowanych na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, w ciągu całego 2021 r. w Polsce przybyło 520 573

samochodów osobowych i dostawczych do 3,5 t. Było to o 6,7% więcej (32 578 szt.) niż w 2020 roku.

PIERWSZE REJESTRACJE NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I DOSTAWCZYCH DO 3,5 T POLSKI ZWIĄZEK PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO NA PODSTAWIE DANYCH CEPIK

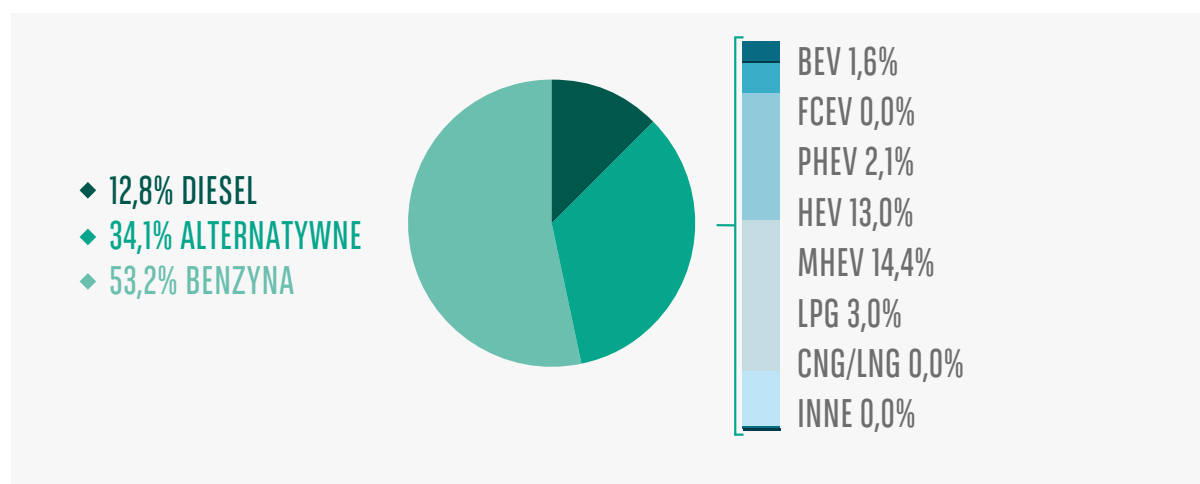
		2021	2020	% ZMIANA R/R
SAMOCHODY OSOBOWE		446 647	428 347	4,3%
SAMOCHODY DOSTAWCZE DO 3,5 T		73 926	59 648	23,9%
RAZEM		520 573	487 995	6,7%

Eksperti podsumowują, że tegoroczny stosunkowo niski poziom wzrostu, to efekt ograniczonych dostaw ze względu na brak półprzewodników do produkcji m.in. samochodów.

W 2021 roku zarejestrowano 446 647 nowych samochodów osobowych, czyli o 18 300 aut więcej niż w roku wcześniejszym, który notował rekordowo niskie wskaźniki. Wzrost dotyczył pojazdów zarówno marek popularnych, jak i tych z wyższej półki cenowej. W segmencie

premium zarejestrowano 89 791 pojazdów (czyli o 17,2% i 13 189 szt. więcej niż w 2020 r.). Z kolei marki popularne zanotowały niemal czterokrotny wzrost sprzedanej liczby aut i podsumowały rok wynikiem 356 856 nowych rejestracji (+1,5%). Niemniej dynamika wzrostu w tej części rynku jest zdecydowanie niższa niż w grupie marek premium.

STRUKTURA RYNKU WG RODZAJU PALIWA POLSKI ZWIĄZEK PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO NA PODSTAWIE DANYCH CEPIK



Pozycję lidera wśród aut wybieranych przez klientów indywidualnych utrzymuje Toyota z udziałem 18,6%, zaś na drugiej pozycji niezmienne jest KIA z wynikiem 11,4%. Dalej – Dacia, Hyundai i Škoda. W rankingu najczęściej wybieranych przez firmy marek jest podobnie: liderem jest również Toyota, ale kolejne miejsca na podium zajmuje Škoda, która przed rokiem była pierwsza. Trzeci wynik wypracował Volkswagen, kolejne zaś BMW i KIA. Z kolei najczęściej wybieranymi przez klientów instytucjonalnych modelami były Toyota Corolla, Škoda Octavia, Škoda Fabia. Za nimi są Toyota Yaris i Toyota RAV4.

W kategorii samochodów dostawczych do 3,5 t najsilniejszymi markami 2021 roku były Renault

(wzrost o 58%), Ford (wzrost 26%), Fiat (więcej o 12% niż w roku ubiegłym); Iveco (wzrost o 55%) i Mercedes-Benz (wzrost o 11%). W całej grupie samochodów osobowych w ubiegłym roku zarejestrowano 57 882 aut o napędzie hybrydowym (więcej o 57,3% niż w 2020 r.) oraz 64 294 szt. tzw. miękkie hybrydy (wzrost o 118,2%). Rynek urósł też w grupie samochodów bateryjnych i hybryd plug-in, a także w grupie samochodów zasilanych elektrycznie. Samochody z napędem benzynowym stanowiły 53,2% rynku i przybyło ich 237 478 szt. (-10,5%). Z kolei pojazdy z silnikiem Diesla mają udział 12,8% (to spadek o 28,1%).

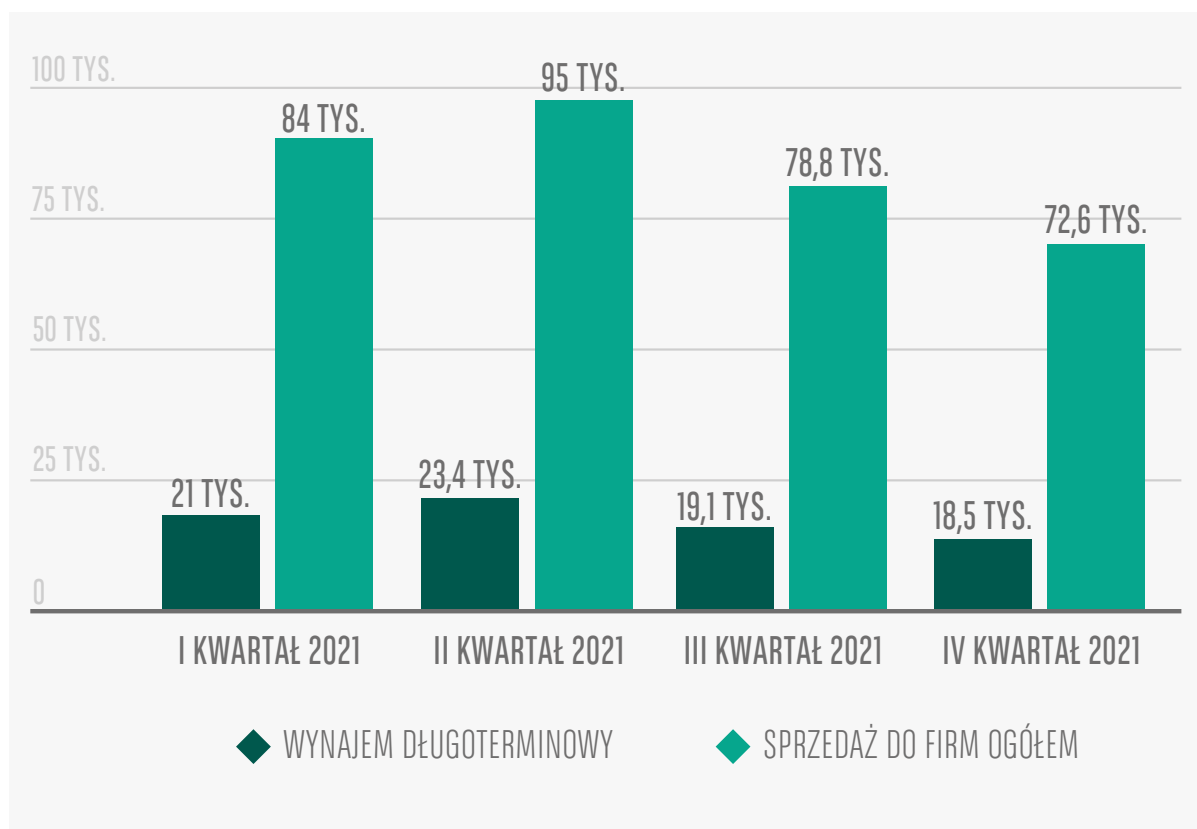
W ocenie ekspertów PZWLP, uruchomiony pod koniec 2021 roku program dopłat do samocho-

dów elektrycznych „Mój Elektryk” (obejmujący również auta wynajmowane długoterminowo)

sprawi, że liczba aut elektrycznych na polskich ulicach i we flotach będzie stale wzrastała.

DYNAMIKA SPRZEDAŻY NOWYCH AUT OSOBOWYCH DO FIRM WPOLSCIE

POLSKI ZWIĄZEK WYNAJMU I LEASINGU POJAZDÓW/IBRM SAMAR



Podobnie jak w latach wcześniejszych, tak i w 2021 r., największymi klientami salonów samochodowych były firmy i przedsiębiorcy. Z danych PZWLP wynika, że klienci instytucjonalni kupili w ubiegłym roku 3/4 (tj. 331 tys.) wszystkich nowych aut osobowych. Z tych samych danych wynika, że największy wzrost sprzedaży odnotowała branża wynajmu długoterminowego aut – liczba ta jest o niemal 10% większa niż w 2020 roku. Zdaniem ekspertów, prognozy dla wynajmu długoterminowego aut na najbliższe

lata są bardzo dobre. Liczą oni na dodatkowy impuls wzrostowy dla branży, którym mają być zmiany w przepisach dotyczących tzw. wykupu prywatnego samochodów po leasingu i idące za nimi zwiększone zainteresowanie wynajmem długoterminowym.

Na koniec roku 2021 łączna flota pojazdów w wynajmie długoterminowym należących do firm zrzeszonych w PZWLP liczyła prawie 191 tys. sztuk.

Rok 2021 był dla branży pełen wyzwań. Z jednej strony, w pierwszej połowie roku można było zaobserwować znaczące ożywienie i odbudowę sprzedaży po pandemii COVID-19 nawet kilkudziesięcioprocentowymi wzrostami, dzięki czemu rynek zbliżał się do poziomów rejestracji sprzed pandemii, z drugiej – od połowy roku branża motoryzacyjna zmagająca się z zaburzeniami w łańcuchach dostaw półprzewodników i podstawowych surowców oraz innych komponentów, niezbędnych do produkcji samochodów. Przełożyło się to na ograniczenie dostępności nowych samochodów i znaczne wydłużenie oczekiwania na zamówione pojazdy. Te wszystkie czynniki mogły oddziaływać na rynek przez cały 2022 rok i pierwsze miesiące 2023 roku.

Jednakże patrzymy pozytywnie w przyszłość. Na tle innych krajów Unii, polski rynek poradził sobie z bieżącą sytuacją znacznie lepiej. Zgodnie z danymi ACEA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów), sprzedaż nowych samochodów w krajach Unii Europejskiej była w 2021 roku niższa o 2,4% r/r.

Pozytywnym zjawiskiem jest również przyspieszenie elektryfikacji – pojazdy niskoemisyjne cieszą się rosnącą popularnością, głównie za sprawą uruchomionego pod koniec 2021 roku programu dopłat do samochodów elektrycznych „Mój Elektryk”.

Jeśli spojrzymy na rynek pod kątem tego, kto kupuje nowe pojazdy, warto zaznaczyć, że już blisko 3/4 nabywców samochodów w Polsce stanowią klienci instytucjonalni, wśród których niezmiennie dominują firmy leasingowe oraz firmy wynajmu, co świadczy o dojrzałości polskiego rynku.



Agnieszka Gołaszewska,
Commercial Director

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

”



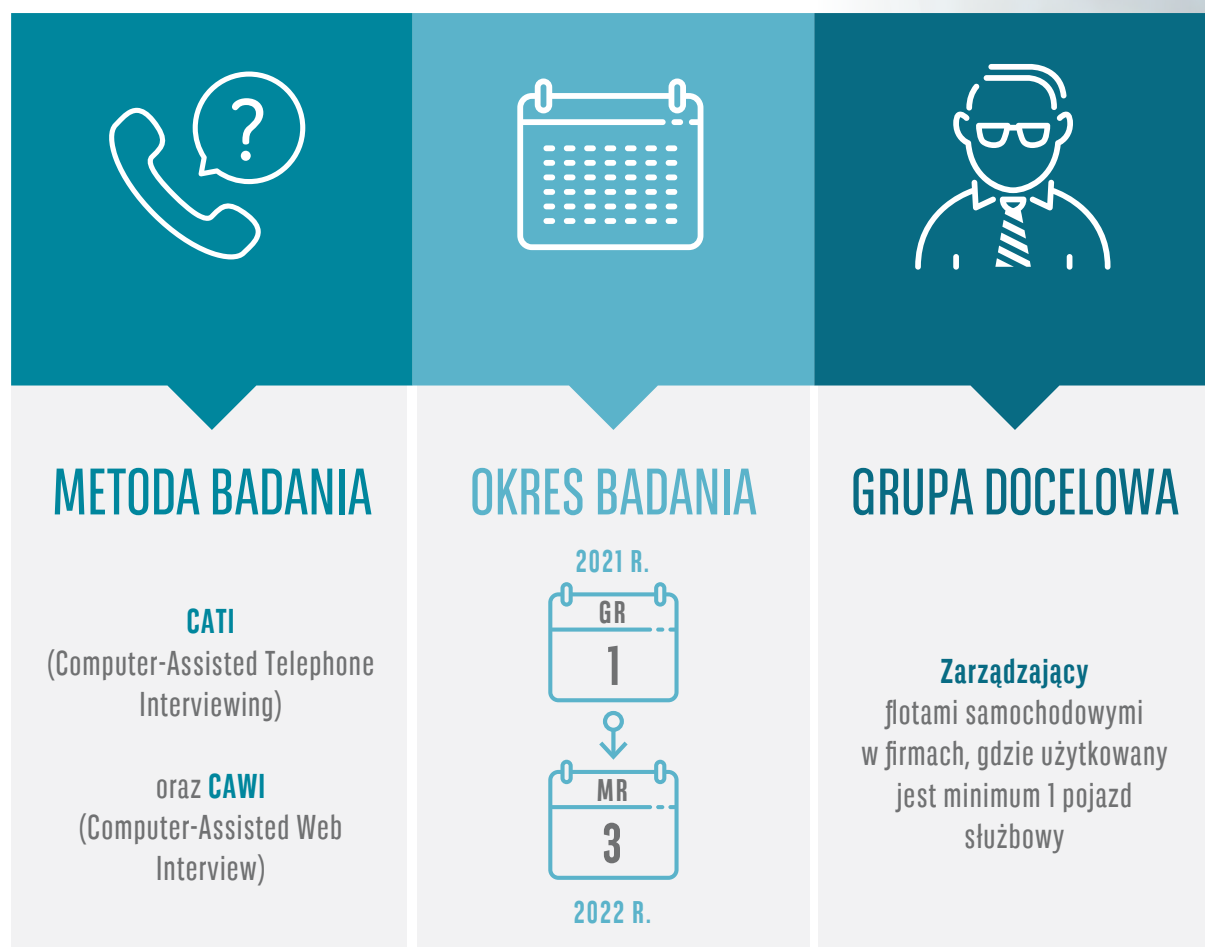
METODOLOGIA AMO

Arval Mobility Observatory (wcześniej pod nazwą Corporate Vehicle Observatory) to think tank założony w 2002 r. we Francji z inicjatywy Grupy BNP Paribas oraz firmy Arval.

Organizacja działa obecnie w 26 krajach świata – w ciągu minionego roku rozszerzyła swoją działalność o 6 nowych państw (Kolumbia, Grecja, Peru, Maroko, Rosja i Słowacja) i w ramach projektu „Barometr

Flotowy” prowadzi tam niezależne, ustandaryzowane badanie rynku flotowego.

Badanie prowadzone przez AMO jest niezależne, a jego celem jest zebranie danych i określenie trendów związanych z mobilnością pracowników. Wyniki badania pozwalają też na opisanie zmian zachodzących na rynkach flotowych, jak również na nakreślenie perspektyw rozwoju rynku w poszczególnych krajach.





PRÓBA

Całkowita: **7 576**,
w tym **5 896** firmy w Europie

W Polsce wg wielkości firm:

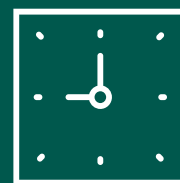
150 w firmach
od 1 do 99 pracowników

146 w firmach
ponad 100 pracowników



BADANE FIRMY W POLSCE WG SEKTORÓW

9% budowlane
44% przemysł
28% usługi
19% handel



DŁUGOŚĆ WYWIADU

10 minut średnio

