

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.....	03
2. NAIWAŻNIEJSZE INFORMACJE.....	04
3. ELEKTROMOBILNOŚĆ I PALIWA ALTERNATYWNE	07
4. MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA.....	17
5. TELEMATYKA I BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCÓW.....	23
6. FINANSOWANIE FLOT	29
7. STRUKTURA FLOT	35
8. STRUKTURY RYNKU	39
9. METODOLOGIA AMO	43



Robert Antczak

Dyrektor Generalny

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

Prezes Zarządu

POLSKI ZWIĄZEK WYNAJMU I LEASINGU POJAZDÓW
(PZWLP)

Wstęp

Szanowni Państwo,

rok 2019 był rokiem ewolucji, obserwowaliśmy kontynuację większości ważnych trendów. Mimo że poprzeczka zawieszona była wysoko, z polskich salonów znów wyjechała rekordowa liczba nowych samochodów. Tradycyjnie, wynik w ogromnej mierze śrubowały firmy. Z dużą satysfakcją podsumowaliśmy również rok w branży wynajmu długoterminowego aut. Wzrost na poziomie 10,6% r/r okazał się niemal dwukrotnie wyższy niż w przypadku zakupu nowych pojazdów ogółem, co oznacza, że ten sposób finansowania mobilności wyraźnie zyskuje popularność. Rośnie grupa firm, które z pełną świadomością wybierają bardziej elastyczny i wygodny model użytkowania samochodów, bez ich formalnego posiadania. Co szczególnie istotne z punktu widzenia Arval, „Barometr Flotowy” wskazuje na kontynuację proekologicznego trendu. Dalszy wzrost zainteresowania autami napędzanymi alternatywnymi źródłami energii to jeden z głównych wniosków z raportu. W ciągu dwunastu miesięcy dzielących najnowsze badanie Arval Mobility Observatory od ubiegłorocznego elektromobilność wyraźnie okrzepła i definitywnie pożegnała niszę, do której była wpychana przez sceptyków. Dziś samochód z napędem choćby częściowo elektrycznym w swoich flotach już ma lub planuje mieć aż połowa firm w Polsce.

Na rok 2020 czekaliśmy, nie przewidując rewolucyjnych zmian, lecz kontynuację dotychczasowych trendów.

W odróżnieniu od poprzedniego miał też przynieść względną stabilizację przepisów prawnych. Rzeczywistość zaskoczyła wszystkich. Pandemia, a w następstwie bezprecedensowe zamrożenie gospodarki i kryzys ekonomiczny kazały zweryfikować plany. Branża motoryzacyjna, jak wiele innych, otrzymała ciosy z dwóch kierunków – popytowego i podaźowego. Czy sobie z nimi poradzi? Nie mam wątpliwości, że tak. Trudno jednak precyzyjnie ustalić, kiedy wróci na drogę wzrostu.

Z pewnością nasze podejście do mobilności w nowej, postpandemicznej rzeczywistości będzie inne. Zwiększy się nacisk na kwestie bezpieczeństwa, higieny i równowagi w planowaniu rozwoju firm. Mam jednak głębokie przekonanie, że w wielu obszarach zmiany, które obserwowaliśmy przed pandemią, przyspieszą. Przykładem niech będzie rosnąca w Europie sprzedaż samochodów elektrycznych na tle spadającego rynku pojazdów napędzanych benzyną i olejem napędowym.

W tych niezwykłych czasach z przyjemnością oddaję w Państwa ręce nowy „Barometr Flotowy”. Podobnie jak w wielu innych dziedzinach życia, rok 2020 może być przełomowym dla motoryzacji, mobilności i rynku flotowego. Tym istotniejsze staje się zatem to, co myślą, co planują i czego oczekują respondenci naszego corocznego badania. To oni swoimi biznesowymi decyzjami wyznaczą kierunek zmian.

Zapraszam do lektury!

NAJWAŻNIEJSZE INFORMACJE – „BAROMETR FLOTOWY”

wyniki badania Arval Mobility Observatory



ELEKTROMOBILNOŚĆ

18% badanych firm w Polsce
(vs **40%** w innych krajach)
ma lub zamierza wprowadzić
do floty elektryczne samochody
w ciągu 3 lat.



3% już je ma



ALTERNATYWNE PALIWA

50% firm
(vs **62%** w całym badaniu)
rozważa wykorzystanie
alternatywnych technologii
napędu w ciągu 3 lat.



30% już to robi
(hybrydy, LPG, bioetanol, elektryczne)



MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA

50% firm w Polsce
(vs **61%** w innych krajach)
chce dopuścić inne środki transportu
niż auta służbowe,
w tym **24%** transport publiczny,
20% wspólne przejazdy pracowników,
18% firmowy car sharing



WSPARCIE PRIVATE LEASE PRZEZ FIRMY

Dopłaty do leasingu prywatnego
pracowników rozważa
w Polsce **27%** firm
(vs **29%** w innych krajach).



14% już je stosuje



TELEMATYKA

37% firm w Polsce
(vs **33%** w całym badaniu)
stosuje narzędzia telematyczne,
głównie do obniżenia kosztów
i zwiększenia bezpieczeństwa
kierowców



WIEK FLOTY I PLANY JEJ POWIĘKSZENIA

Średnio samochód firmowy
jeździ w firmie do **6 lat**
(vs **5 lat** w innych krajach)



31% firm
(vs **28%** za granicą)
zamierza powiększyć
park samochodowy



ELEKTROMOBILNOŚĆ I PALIWA ALTERNATYWNE

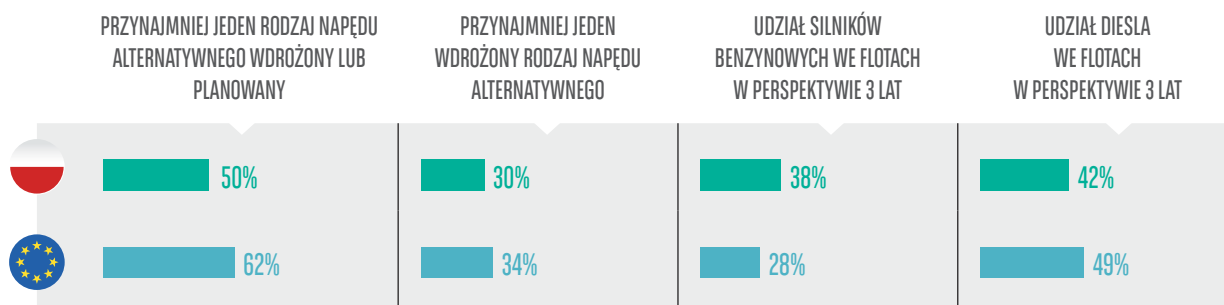
JUŻ 30% POLSKICH FIRM POSIADA W SWOICH FLOTACH POJAZDY ZASILANE NAPĘDAMI ALTERNATYWNYMI. TO PLASUJE NAS W PIERWSZEJ DZIESIĄTCE BADANYCH PAŃSTW, ALE WCIAŻ JESZCZE DALEKO NAM DO LIDERÓW.

Jak wynika z opublikowanej przez Arval w tym roku „Białej Księgi Elektromobilności”, Europę czeka w najbliższych latach motoryzacyjna rewolucja. Jeszcze w 2018 r. aż 95% samochodów zarejestrowanych na Starym Kontynencie wyposażonych było wyłącznie w silniki spalinowe. W ciągu najbliższych pięciu lat sytuacja ulegnie radykalnej zmianie – do 2030 r. udział samochodów zelektryfikowanych w nowych rejestracjach wzrośnie do ponad 70%. Czy polski rynek motoryzacyjny także czeka taka przyszłość? Wiele wskazuje, że tak. Ministerstwo Klimatu ogłosiło w tym roku kolejny, i zapewne nie ostatni, program dopłat do zakupu aut elektrycznych dla osób fizycznych, przedsiębiorstw i jednostek samorządu terytorialnego. Przybywa infrastruktury służącej do ładowania pojazdów elektrycznych, a na rynku pojawiają się też rozwiązania ułatwiające montaż ładowarki w domu lub firmie. Do rewolucji na rynku motoryzacyjnym przyczynia się także sektor publiczny, który ma ustawowy obowiązek zwiększenia udziału pojazdów z napędem alternatywnym w swojej flocie.

Dobłą wiadomością jest to, że również polskie firmy planują aktywniejsze włączenie się w ten pozytywny trend. Z ankiet przeprowadzonych w ramach „Barometru Flotowego” wynika, że w ciągu najbliższych trzech lat rodzime firmy zamierzają znacznie ograniczyć odsetek aut napędzanych olejem napędowym i benzyną w swoich flotach. Odwrót od Diesla będzie następował nawet szybciej, niż wynosi średnia wśród wszystkich badanych krajów.

Polskie firmy deklarują, że w ciągu trzech lat udział samochodów z takimi silnikami będzie wynosił w rodzimych flotach 42%, podczas gdy europejska średnia to 49%. Natomiast odsetek samochodów z silnikami benzynowymi wciąż pozostanie w Polsce wyższy – 38%, na tle średniej wynoszącej 28%.

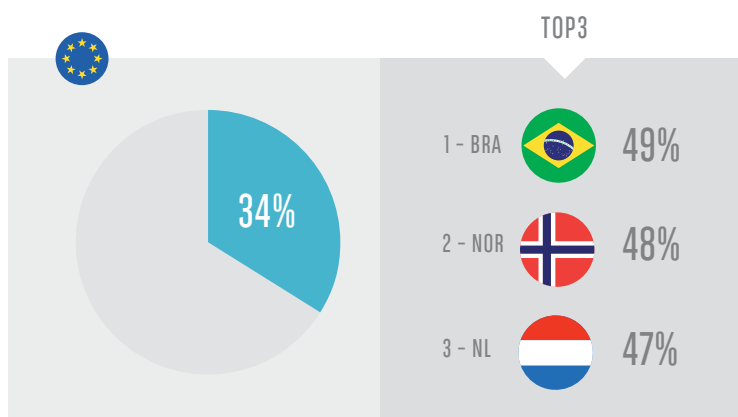
ELEKTROMOBILNOŚĆ I PALIWA ALTERNATYWNE



Co najmniej jedną alternatywną technologię napędu do swoich flot wdrożyło już 30% polskich firm. To niewiele mniej niż średnia dla

wszystkich badanych krajów, która wynosi 34%. Polska znalazła się w pierwszej dziesiątce wśród 20 państw.

POZIOM WDROŻENIA NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH WYNIKI BADANIA AMO 2020



4 - BE		45%	11 - LU		29%
IT		45%	12 - PT		27%
5 - SE		42%	13 - ES		26%
6 - UK		41%	14 - DK		24%
7 - AT		34%	15 - RU		23%
8 - FI		33%	16 - CZ		14%
9 - CH		31%			

10 - PL		30%
DE		30%
FR		30%
TR		30%

Co ciekawe, na 10. miejsce trafiła ex aequo z Francją i Niemcami, a trzeba przyznać, że struktura napędów alternatywnych wygląda w każdym z tych krajów nieco inaczej. Gdy w zachodnioeuropejskich państwach przeważają auta hybrydowe, w Polsce główną alternatywą

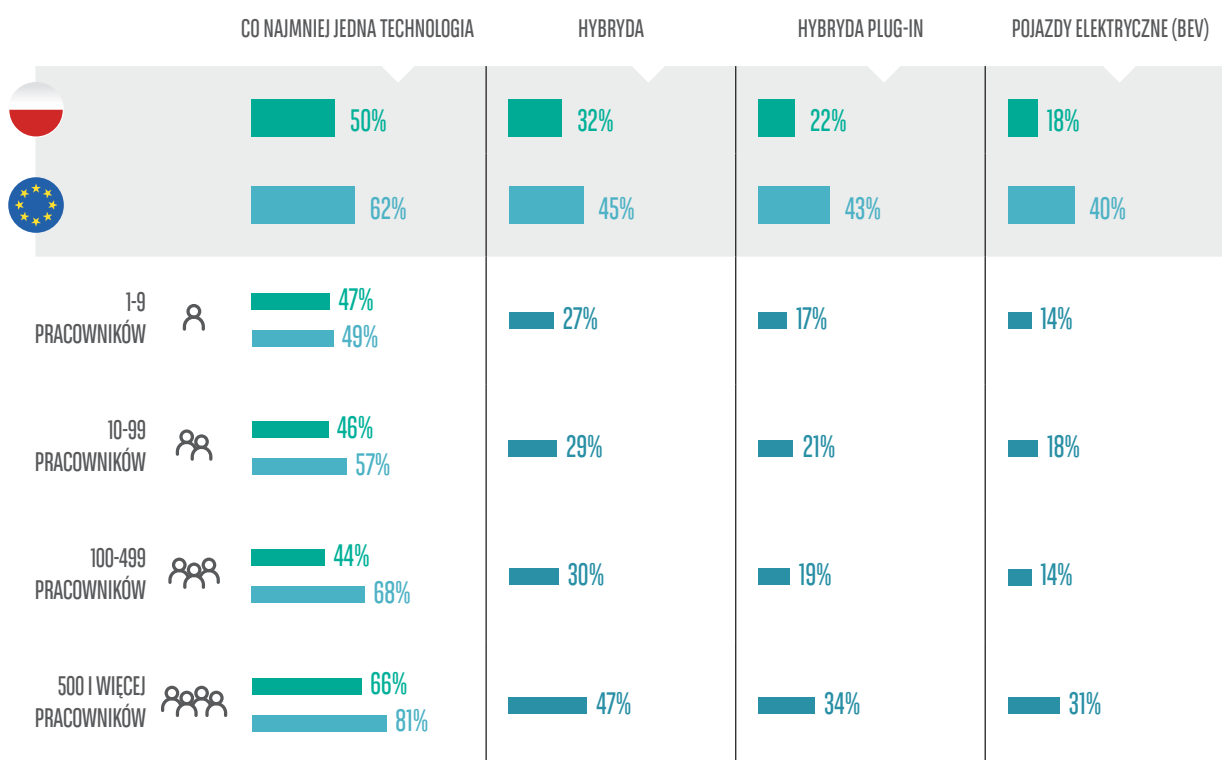
dla benzyny i Diesla jest LPG. Pod tym względem nasz kraj zdecydowanie wyróżnia się na tle innych badanych. Aż 23% polskich firm posiada we flocie auta zasilane gazem płynnym – pod tym względem o włos prześcignęła nas tylko Turcja z wynikiem 24%.

Napęd hybrydowy zajmuje w polskich flotach drugie miejsce wśród alternatyw dla aut z silnikami wyłącznie spalinowymi. Już 29% korzysta z tej technologii lub rozważa taką możliwość w najbliższych latach.

W pierwszej trójce alternatywnych napędów znajdują się też samochody hybrydowe typu plug-in (inaczej PHEV), których akumulatory można ładować nawet w domowym gniazdku elektrycznym. Korzysta z nich lub zamierza korzystać 20% firm posiadających auta. Pojazdy elektryczne typu BEV (w pełni elektryczne) lub FCV (ogniwa paliwowe) to na razie znikomy odsetek polskich flot, natomiast w ciągu trzech lat mają stanowić odpowiednio 18% i 15%.

Rozwój firmowych flot o alternatywnych napędach będzie w naszym kraju następował nieco wolniej, niż wynosi średnia dla wszystkich badanych krajów. Za trzy lata takie pojazdy mają znajdować się w połowie rodzimych przedsiębiorstw. Tymczasem w Niemczech, startujących dziś z tego samego poziomu bazowego co Polska, aż 68% firm ma lub chce za trzy lata w swej flocie bardziej ekologiczne auta. Średnia dla wszystkich państw wynosi 62%. Za Polską znalazły się jedynie Czechy i Rosja. Na tym tle mamy sporo do nadrobienia, ale warto dodać, że dwa lata temu wynik ten był w naszym kraju o 15 punktów procentowych niższy. Największe zainteresowanie bardziej ekologicznymi rozwiązaniami wykazują fleet managerowie z dużych firm, zatrudniających powyżej 500 osób. W takich przedsiębiorstwach już niemal połowa pojazdów jest zasilana alternatywnymi źródłami napędu, a w ciągu trzech lat odsetek ten ma wzrosnąć do 66%.

PLANY WDROŻENIA NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH WE FLOTACH W PERSPEKTYWIE 3 LAT WYNIKI BADANIA AMO 2020



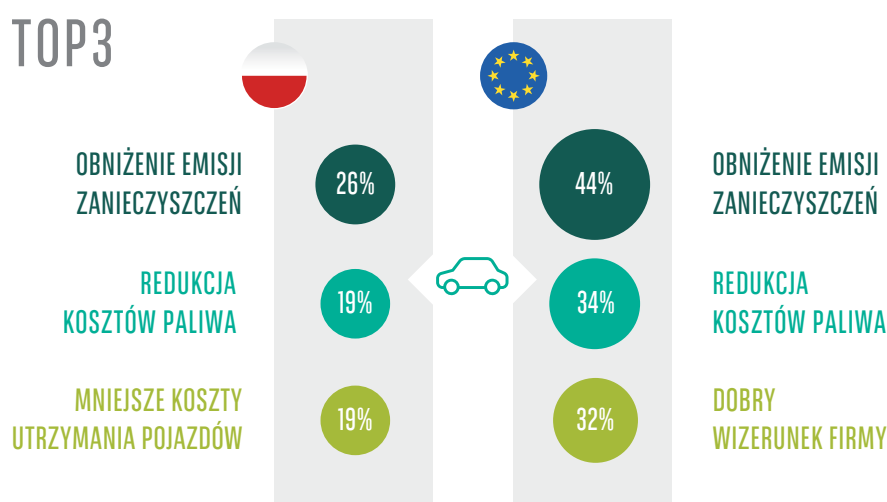
Fleet managerowie zapytani o powody, dla których wybierają lub zamierzają wprowadzić alternatywne napędy do flot, w badaniu najczęściej wskazywali na ograniczenie emitowanych zanieczyszczeń powietrza. Odpowiedź tę dla pojazdów osobowych wskazało 26% ankietowanych (16% w przypadku samochodów dostawczych). Z kolei 19% wskazało na redukcję kosztów paliwa oraz na mniejsze koszty utrzymania pojazdów osobowych (odpowiednio 13% i 14% dla aut dostawczych). Wyraźny rozdźwięk między Polską

a pozostałymi badanymi państwami widać w temacie zachęt podatkowych do zakupu aut z napędami alternatywnymi. Gdy w naszym kraju tę korzyść wskazywało zaledwie 13% ankietowanych, średnia wynosi 27%. Głównym z powodów takiego stanu rzeczy był jak dotąd brak rządowego wsparcia finansowego na zakup aut elektrycznych. Pierwsze dotacje powiązane z ulgą podatkową zostały wprowadzone dopiero w tym roku, ale ze względu na liczne ograniczenia i wyłączenia nie spotkały się z dużym zainteresowaniem.

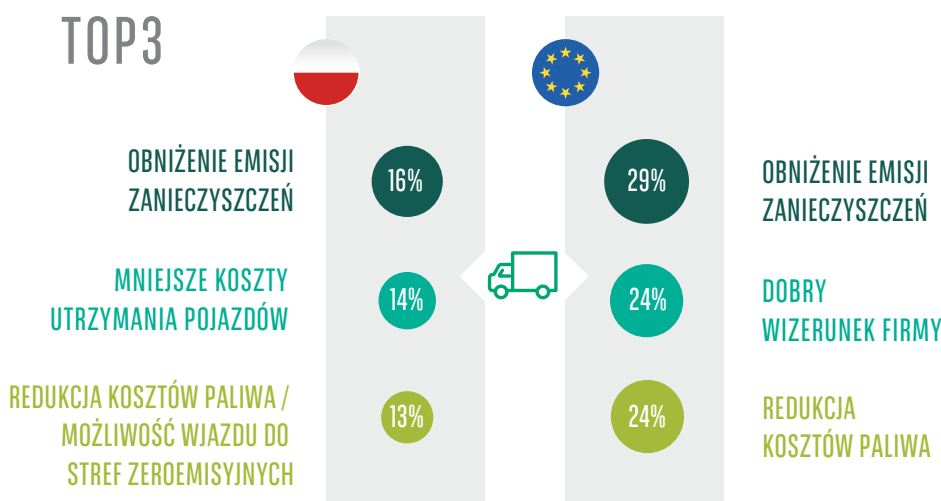
JAKIE CZYNNIKI ZACHĘCAJĄ DO WDROŻENIA ALTERNATYWNYCH NAPĘDÓW WE FLOCIE?

WYNIKI BADANIA AMO 2020

TOP3



TOP3



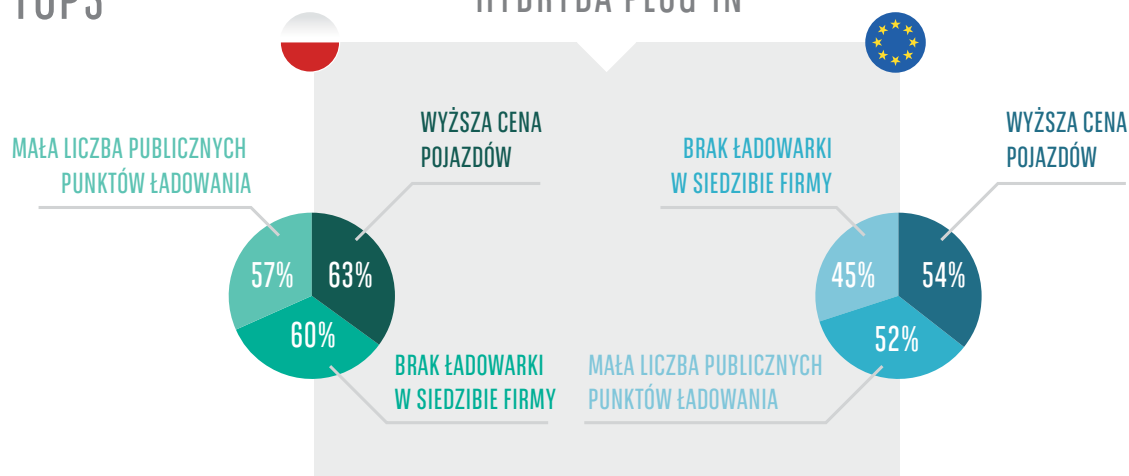
Obecnie zebrane dane pokazują, że 33% polskich firm nie planuje w najbliższym czasie uzupełniać floty o pojazdy hybrydowe plug-in, a 42% nie planuje zakupu aut w pełni elektrycznych. Jak wskazują fleet managerowie z tych przedsiębiorstw, niezmiennie głównymi barierami dla rozwoju elektromobilności w Polsce są przede wszystkim wysokie koszty zakupu pojazdów

oraz niewystarczająca infrastruktura do ładowania, zarówno jeśli chodzi o punkty publiczne, jak i dostępne na terenie firmy. Wspomniane problemy stanowią największe przeszkody w drodze do elektromobilnej transformacji także w przypadku pozostałych badanych krajów, jednakże odsetek firm zgłaszających te bariery za granicą jest niższy.

JAKIE CZYNNIKI ZNIECHĘCAJĄ DO WDROŻENIA ALTERNATYWNYCH NAPĘDÓW WE FLOCIE?

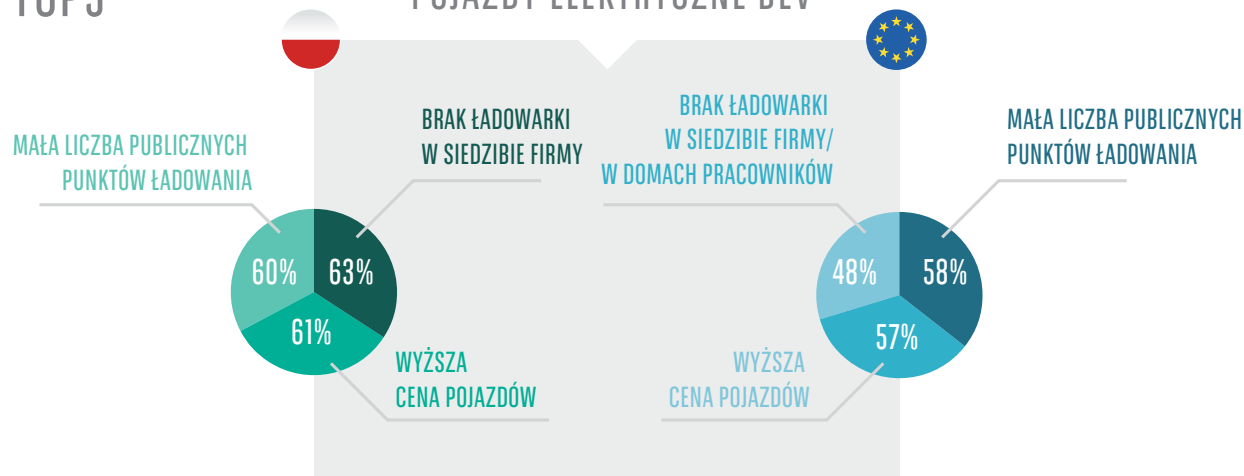
TOP3

HYBRYDA PLUG-IN



TOP3

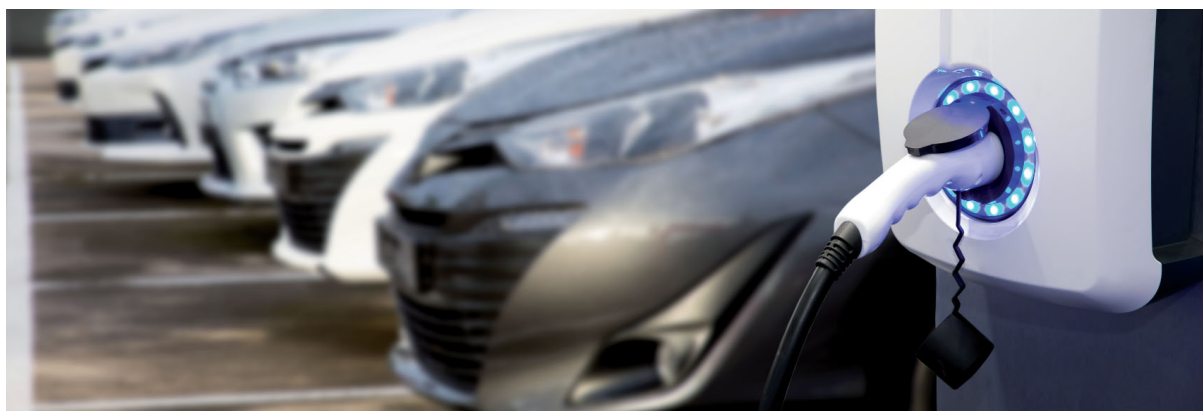
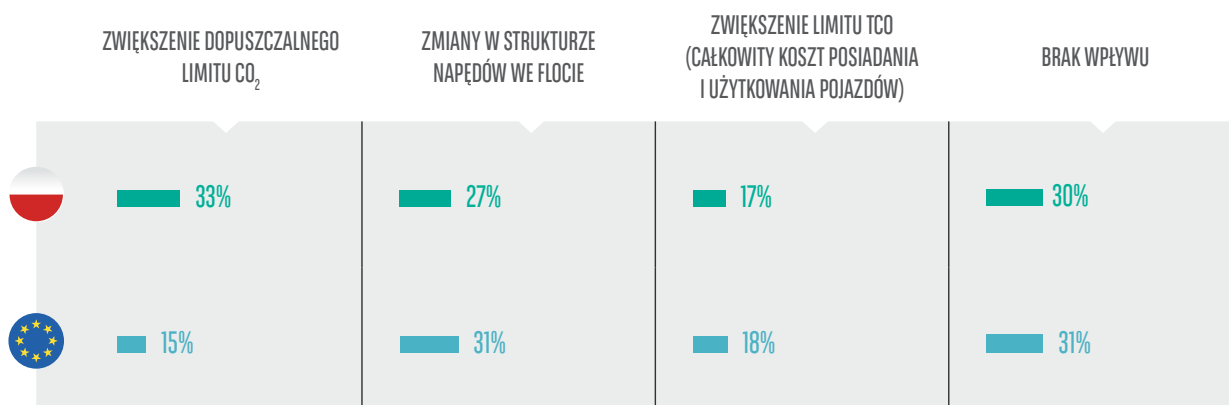
POJAZDY ELEKTRYCZNE BEV



W ankiecie „Barometru Flotowego” zapytano także o wpływ wprowadzenia nowego standardu badania zużycia paliwa i emisji spalin WLTP na politykę flotową firm. Aż 70% polskich fleet managerów przyznało, że ich strategie flotowe będą wymagały zmian. Możemy się spodziewać, że wyniki nowych testów emisji CO₂ będą wyższe niż dotychczas, podczas gdy prawo unijne będzie coraz bardziej obniżać dopuszczalne normy emisji CO₂, a wkrótce również NOx, co dla firm, które uwzględniają limity emisji w swoich poli-

tykach, oznaczać będzie konieczność weryfikacji parku pojazdów. Wśród jednej trzeciej badanych firm pierwszą reakcją w takim przypadku będzie zwiększenie dopuszczalnego limitu CO₂ (vs 15% we wszystkich badanych krajach). Z kolei 27% firm przewiduje wprowadzenie zmian w strukturze napędów we flocie. Tutaj również pojawia się szansa na zwiększenie udziału technologii alternatywnych, a w szczególności pojazdów zelektryfikowanych.

JAK ZMIENI SIĘ POLITYKA FLOTOWA FIRMY W ZWIĄZKU Z WPROWADZENIEM STANDARDU WLTP?





Maciej Mazur,
Dyrektor Zarządzający

POLSKIE STOWARZYSZENIE PALIW
ALTERNATYWNYCH (PSPA)

”

Przez pierwsze pięć miesięcy 2020 r. liczba rejestracji samochodów osobowych z napędem elektrycznym w Polsce zwiększyła się o 53% w porównaniu z analogicznym okresem w roku ubiegłym. Mimo iż COVID-19 okazał się prawdziwym testem dla całego sektora motoryzacyjnego, elektromobilność, jak do tej pory, wychodzi z kryzysu obronną ręką. Wzrost zainteresowania samochodami nisko- i zeroemisyjnymi potwierdzają wyniki „Barometru Flotowego” Arval. Już połowa badanych przedsiębiorstw wdrożyła lub rozważa wdrożenie technologii alternatywnych. Co istotne, 18% firm wprowadziło lub rozważa możliwość wprowadzenia do swojej floty samochodów całkowicie elektrycznych (BEV). Jednak aby wykorzystać ten potencjał, konieczne jest ustanowienie odpowiednich zachęt. Po wielu

miesiącach zapowiedzi doczekaliśmy się uruchomienia programów finansowego wsparcia e-mobility, jednak w ślad za nimi muszą podążać kompleksowe zmiany obowiązujących przepisów. PSPA wraz z partnerami opracowało pakiet propozycji legislacyjnych, których wprowadzenie przyspieszy transformację w sektorze transportu. Należą do nich m.in. możliwość odliczenia 100% VAT od nabycia i eksploatacji samochodów elektrycznych czy uproszczenie procedur instalacji i odbioru infrastruktury ładowania. Uwzględnienie postulatów branży ma potencjał, by przynieść realne korzyści rynkowe. Według prognoz PSPA, ujętych w raporcie „Polish EV Outlook 2020”, w scenariuszu realistycznym, zakładającym wdrożenie dodatkowych instrumentów wsparcia, polski park BEV już za trzy lata może liczyć ponad 100 tys. pojazdów.

Poczta Polska z sukcesem wdraża kolejne nowe rozwiązania. Jednym z nich było włączenie przez Spółkę dostawczych aut elektrycznych do swojej floty. Kilka miesięcy doświadczeń udowodniło, że eksploatowane pojazdy sprawdziły się w codziennych, miejskich zadaniach. Samochody idealnie spełniają swoją funkcję na zatłoczonych ulicach miast. Realizując program „Elektromobilność”, zapewniamy m.in. pracownikom bardziej komfortowe warunki pracy. Od połowy listopada ubiegłego roku pocztowcy mają do dyspozycji 20 elektrycznych Nissanów eNV200, które w usłudze wynajmu długoterminowego dostarczyła firma Arval Service Lease Polska. To była pierwsza tak duża flota samochodów użytkowych z napędem elektrycznym w sektorze publicznym w Polsce. Samochody zbierają dobre opinie wśród kierowców Poczty

Polskiej. Z ich pomocą obsługujemy klientów w dużych miastach, doręczając i odbierając pocztę firmową, samochody wykorzystują także pracownicy opróżniający skrzynki pocztowe oraz kurierzy paczkowi. W ciągu pół roku pocztowe elektryki przejechały tyle kilometrów, ile wynoszą cztery okrążenia równika, czyli ok. 160 tys. km! Można je zobaczyć na ulicach dużych polskich miast, m.in. Warszawy, Gdańska, Łodzi i Wrocławia. Poczta Polska jest aktywnym uczestnikiem rewolucji technologicznej, z sukcesem wdrażając kolejne nowości. Od 2018 r. przeprowadzaliśmy największe w Polsce testy dostawczych aut elektrycznych, dostępnych na krajowym rynku. Wynikiem była decyzja o dołączeniu ich do naszej floty. To działanie wpisujące się w długofalowe działania CSR Spółki w obszarze zrównoważonego rozwoju.



Paweł Przychodzeń,
Wiceprezes

POCZTA POLSKA

”

“



Paweł Doleckiński,
Business Development Manager
Public Sector

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

Jako jedną z barier dla rozwoju elektromobilności w Polsce uczestnicy badania AMO wskazali wysoki koszt zakupu takich pojazdów. Rozwiązaniem tego problemu jest wynajem długoterminowy, który nie tylko pozwala uniknąć jednorazowego dużego wydatku, ale też zdejmuje z klienta ryzyko utraty wartości pojazdu po kilku latach. Dlatego wynajem długoterminowy elektryków staje się rozwiązaniem wybieranym nie tylko przez firmy, ale również przez jednostki samorządowe. Jednym z pierwszych miast, które zdecydowały się na rozwój miejskiej floty w bardziej ekologicznym kierunku, był Kraków. W ubiegłym roku Arval dostarczył Krakowskiemu Holdingowi Komunalnemu 47 aut elektrycznych, które są wykorzystywane przez spółki miejskie. Za tym przykładem idą już kolejne jednostki samorządowe. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych nakłada bowiem na nie konkretne zobowiązania – już od początku 2022 r. 10% floty samochodowej gmin i powiatów powyżej 50 tys. mieszkańców powinny

stanowią samochody elektryczne. Podobne wymogi dotyczą organów administracji państwowej. Docelowo co najmniej 30% pojazdów w samorządach i 50% w organach centralnych będzie musiało spełniać wymóg zero- lub niskoemisyjności. Jak wynika z raportu PSPA, 87% gmin planuje rozwój flot samochodów elektrycznych w ciągu najbliższych 3 lat. Warto jednak zaznaczyć, że nie tylko zapisy ustawy mobilizują sektor publiczny do inwestowania w ekologiczną flotę. Nie bez znaczenia jest także aspekt finansowy – zmniejszenie kosztów związanych z eksploatacją posiadanych pojazdów oraz programy unijne dla samorządów, dzięki którym mogą one rozwijać własną flotę elektryków i zachęcać mieszkańców do korzystania z przyjaznych dla środowiska pojazdów, np. poprzez budowę stacji ładowania. Jeśli dodamy do tego wielką wartość wizerunkową i bardzo pozytywny odbiór społeczny, możemy być pewni, że elektromobilnej rewolucji nic już nie zatrzyma.



MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA

Choć w ciągu ostatniego roku spadła w Polsce liczba podmiotów świadczących usługi z zakresu mobilności współdzielonej, to takich pojazdów jest coraz więcej. Poszerza się też zasięg geograficzny takich rozwiązań.

W marcu 2020 r. polscy klienci współdzielili około 5 tys. samochodów i kilkadziesiąt tysięcy innych pojazdów, w tym rowerów, zarówno tradycyjnych, jak i elektrycznych, oraz hulajnóg. Dla wielu Polaków takie pojazdy stały się pewną alternatywą dla zakupu własnego samochodu oraz ponoszenia kosztów jego ubezpieczenia czy eksploatacji. Wpływ na rozwój tego rynku ma także trend proekologiczny, w który wpisuje się wypożyczanie samochodów elektrycznych, hulajnóg i rowerów.

Choć spowodowana pandemią COVID-19 „społeczna kwarantanna” odbiła się chwilowo na rynku pojazdów współdzielonych, to eksperci przewidują, że sytuacja wkrótce się odwróci. Powrót do biur po miesiącach zdalnej pracy wzmacnia obawy o bezpieczeństwo. Wiele osób poszukuje alternatywy dla komunikacji publicznej i znajduje ją właśnie w car lub bike sharingu. Inną opcją zyskującą na popularności jest też zapewnianie przez pracodawcę rowerów „firmowych” do indywidualnego użytku przez konkretnych pracowników.

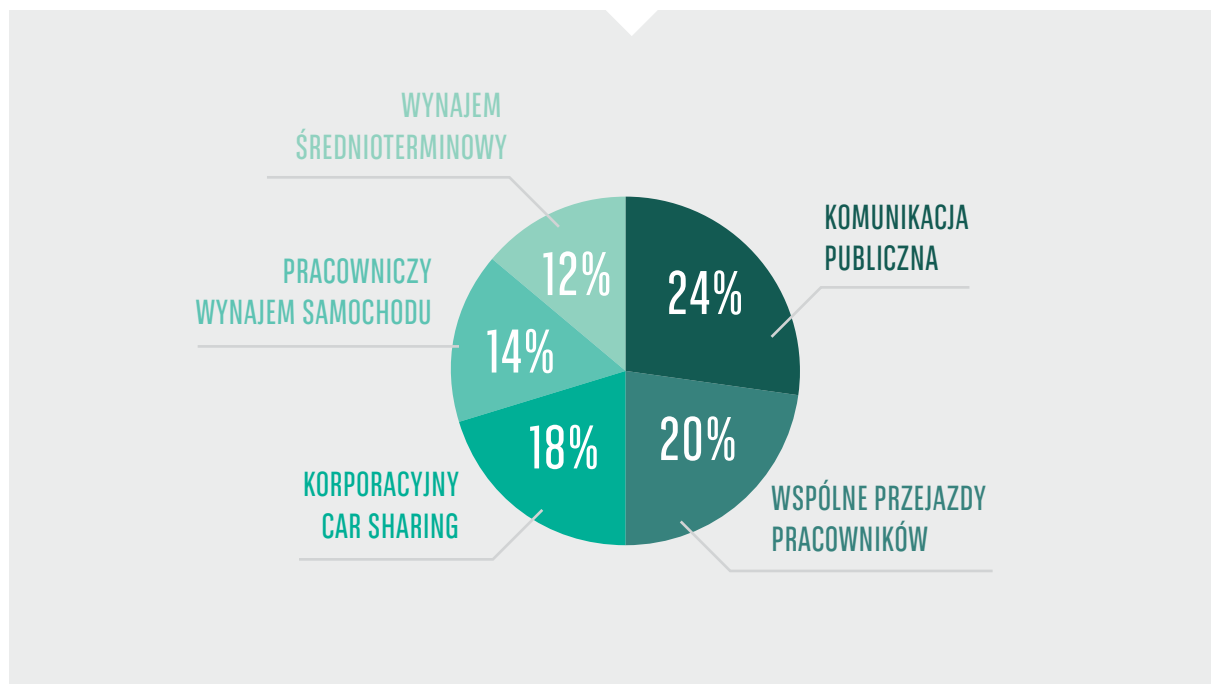
Jak pokazują wyniki „Barometru Flotowego”, trend ten nasila się także w polskich firmach, a spodziewać się można, że po pandemii COVID-19 alternatywne formy mobilności jeszcze zyskają na popularności.

Z badania wynika, że już połowa przedsiębiorstw w Polsce dopuszcza w swojej polityce flotowej mobilność pracowników rozumianą inaczej niż klasyczny samochód służbowy. Średnia w pozostałych badanych krajach wynosi 61%. Natomiast podobnie jak w innych państwach, alternatywne formy mobilności są częściej wybierane przez duże firmy. Wśród tych zatrudniających powyżej 100 pracowników dopuszcza to 57% badanych, a w mniejszych firmach odsetek ten wynosi 44%.

Trzy najczęściej wspierane przez firmy rozwiązania to: komunikacja publiczna (24%), wspólne dojazdy pracowników jednym środkiem transportu (20%) i korporacyjny system car sharingu (18%). W perspektywie kolejnych trzech lat firmy chcą wspierać głównie takie formy transportu. Co ciekawe, car sharing jest w polskich firmach bardziej popularny, niż wynika ze średniej dla wszystkich badanych państw, zarówno jeśli chodzi o rozwiązania wdrożone, jak i planowane w kolejnych latach.

NAJPOPULARNIEJSZE ROZWIĄZANIA Z ZAKRESU MOBILNOŚCI ALTERNATYWNEJ WDROŻONE W POLSKICH FIRMACH

TOP5

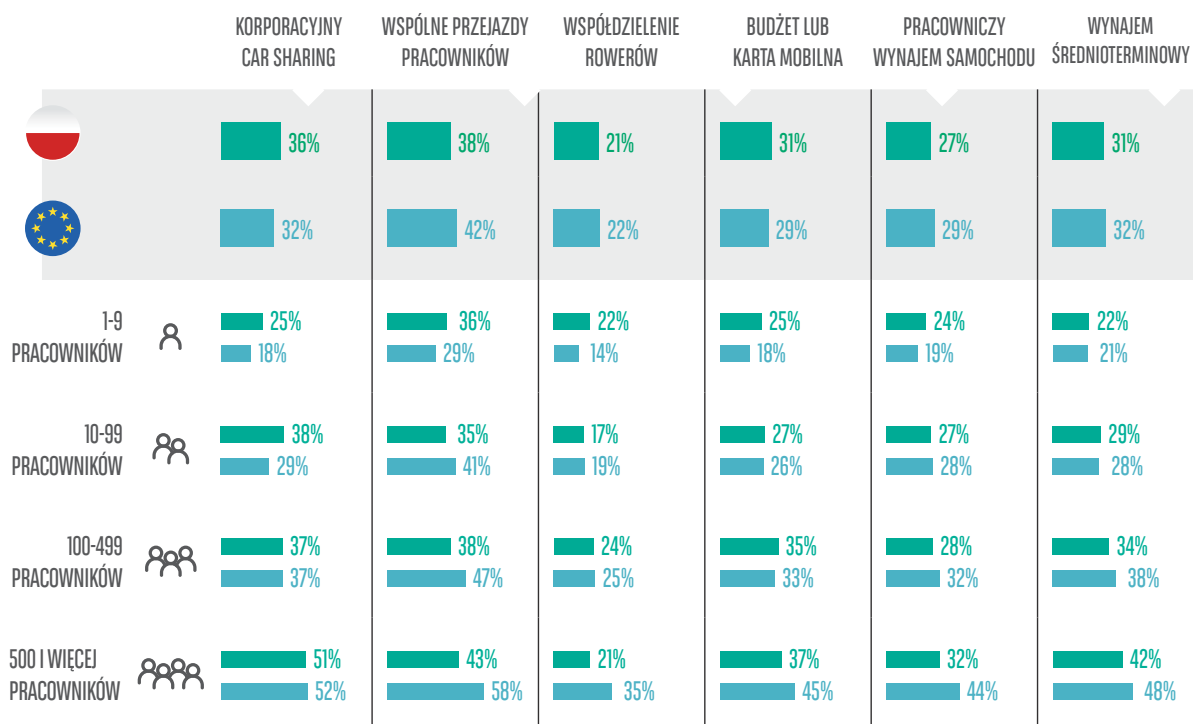


Bardzo zbliżony wynik do średniej we wszystkich badanych państwach uzyskały w Polsce takie rozwiązania, jak tworzenie specjalnych budżetów lub udostępnianie kart płatniczych, z przeznaczeniem wyłącznie na mobilność (mobility card) oraz wynajem średnioterminowy (Mid-Term Rental- MTR), który umożliwia szybki wynajem pojazdu na okres, w którym samochód będzie najbardziej potrzebny. Dane z „Barometru Flotowego” pokazują, że już 12% polskich firm korzysta z usługi MTR, a w ciągu 3 lat odsetek ten może wzrosnąć do 30%. Wynajem średnioterminowy może zyskać na popularności w okresie po pandemii COVID-19, ponieważ jest to jedna

z form zapewnienia pracownikom bezpiecznego dojazdu do pracy. Podobnie jest w przypadku wynajmu konsumenckiego, dostępnego dla pracowników firm (private lease). W przypadku takiej usługi pracownicy mogą wynająć pojazd na atrakcyjnych warunkach zbliżonych do oferty korporacyjnej, jednak koszty obsługi samej umowy nie obciążają budżetu pracodawcy. Zwykle w takiej sytuacji wiąże się to z pewnym dodatkiem do wynagrodzenia pracownika. W Polsce takie rozwiązanie wprowadziło już 14% firm, a w ciągu 3 lat może ono zacząć funkcjonować nawet u 27% ankietowanych.

POTENCJAŁ ROZWOJU MOBILNOŚCI ALTERNATYWNEJ W PERSPEKTYWIE 3 LAT

WYNIKI BADANIA AMO 2020



Rozwiązaniem, które dotychczas w naszym kraju nie cieszyło się dużym zainteresowaniem, ale z pewnością w najbliższych miesiącach i latach może stać się ciekawą alternatywną formą mobilności, jest bike sharing oraz inne rozwiązania oparte na jednośladach. Na razie współdzielenie rowerów jest usługą wdrożoną w 8% polskich firm, natomiast w ciągu trzech lat odsetek ten może sięgnąć 21%. Inne rodzaje jednośladów, takie jak hulajnogi elektryczne, zostały wprowadzone lub są rozważane przez 20% firm.



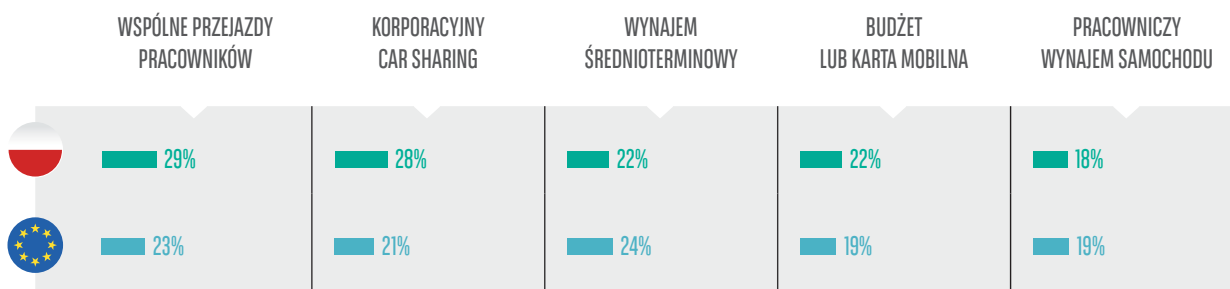
POLSCY FLEET MANAGEROWIE SĄ, W PORÓWNANIU ZE ŚREDNIĄ ZE WSZYSTKICH BADANYCH KRAJÓW, BARDZIEJ SKŁONNI DO ZASTĄPIENIA CZĘŚCI FLOTY ROZWIĄZANIAMI ALTERNATYWNYMI.

Coraz szersza oferta nowych usług i rozwiązań mobilnych na polskim rynku sprawia, że fleet managerowie zaczynają rozważać możliwość zastąpienia części klasycznej floty samochodowej inną formą transportu dla pracowników. Polskie firmy są w przypadku większości proponowanych rozwiązań bardziej skłonne do podjęcia takiej decyzji, niż wskazuje średnia z pozostałych badanych krajów. Do ograniczenia dotychczasowej

floty najbardziej zachęcają takie usługi, jak: wspólne przejazdy pracowników (29%), korporacyjny car sharing (28%), budżet mobilnościowy i wynajem średnioterminowy (oba po 22%). Szczególnie w największych firmach, powyżej 500 pracowników, skłonność do zmian we flotach jest wysoka – aż 44% fleet managerów w tych przedsiębiorstwach ograniczyłoby park samochodów na rzecz rozwiązania carsharingowego.

MOŻLIWOŚĆ ZASTĄPIENIA CZĘŚCI LUB CAŁOŚCI FLOTY ALTERNATYWNYMI FORMAMI MOBILNOŚCI

WYNIKI BADANIA AMO 2020



“



Dr hab. Małgorzata Poniatowska-Jaksch,
Prodziekan Kolegium Nauk
o Przedsiębiorstwie
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA

W Polsce, podobnie jak i na całym świecie, relatywnie nowym przejawem przedsiębiorczości jest gospodarka współdzielenia (sharing economy). U podstaw jej rozwoju znajduje się rewolucja cyfrowa, która dodatkowo przybrała na sile w czasie pandemii, a także towarzyszące jej przeobrażenia społeczne w zakresie uznawanych i społecznie akceptowanych wartości. W tym kontekście należy wspomnieć o generacji C. Kryterium przynależności do niej jest nie wiek, lecz „stan umysłu”. To nowe pokolenie klientów i pracowników. Generacja C na co dzień korzysta z sieci i nowych, mobilnych technologii, cechuje się dużą kreatywnością, a „dostęp” ma dla niej coraz częściej większą wartość niż „posiadanie”. Wśród klientów 3.0 dużą popularnością, zwłaszcza w dużych miastach, cieszy się krótkoterminowy wynajem „ekologicznych” samochodów, rowerów czy hulajnóg (przyhamowany kryzysem wywołanym

pandemią COVID-19). Młodzi pracownicy w drugiej dekadzie XXI wieku to osoby, które przywiązują dużą wagę do warunków pracy oraz mają coraz większe oczekiwania wobec pracodawcy. Wprowadzenie alternatywnych form mobilności w firmach powinno więc korzystnie wpływać na kształtowanie ich wizerunku (employer branding). W Polsce takie podejście jest jeszcze rzadko spotykane i charakterystyczne przede wszystkim dla dużych, międzynarodowych przedsiębiorstw. Alternatywne formy mobilności w przedsiębiorstwie można postrzegać, zwłaszcza w czasach pandemii, jako potencjalne źródła oszczędności. Rowery (a w przyszłości może także inne podobne rozwiązania) są po prostu tańsze w eksploatacji, natomiast „współdzielenie” samochodu zwiększa jego produktywność. Niezbędnym warunkiem wdrażania takich rozwiązań jest zapewnienie użytkownikom szeroko rozumianego bezpieczeństwa.



TELEMATYKA I BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCÓW

37% POLSKICH FIRM WDROŻYŁO JUŻ W SWOICH FLOTACH NARZĘDZIA TELEMATYCZNE. TO WZROST O 10 PUNKTÓW PROCENTOWYCH WOBEC UBIEGŁEGO ROKU.

Rozwiązania telematyczne dla flot samochodowych wyraźnie zyskują w Polsce na popularności. Aż 37% polskich firm deklaruje wykorzystanie takich narzędzi, co stanowi wzrost o 10 punktów procentowych w porównaniu z ubiegłorocznymi badaniami. Ten wynik jest również wyraźnie wyższy niż średnia dla pozostałych krajów, gdzie wykorzystanie takiej technologii deklaruje 33% firm. Gotowość do instalacji dodatkowych urządzeń w pojazdach rośnie wraz z wielkością przedsiębiorstwa. W małych firmach, poniżej 10 pracowników, telematyka wykorzystywana jest w co czwartej z nich, zaś wśród największych przedsiębiorstw, zatrudniających więcej

niż 500 osób, ponad połowa ankietowanych deklaruje wykorzystanie systemów telematycznych w zarządzaniu flotą.

Wśród firm, w których dominują floty samochodów osobowych, 30% urządzeń telematycznych montowanych jest w samochodach wykorzystywanych do celów służbowych, 27% w pojazdach serwisowych, zaś ok. 25% nadzoruje samochody będące benefitem pracowniczym. W przypadku flot samochodów dostawczych 33% pojazdów wyposażonych jest w urządzenia nadzorujące kierowcę i samochód.

Powody, dla których zarówno mniejsze, jak i większe polskie przedsiębiorstwa inwestują w rozwiązania telematyczne, są podobne, z dwoma istotnymi wyjątkami. Dla firm mniejszych, zatrudniających do 100 pracowników, najważniejszym celem jest poprawa bezpieczeństwa kierowców – wspomina o tym aż 42% ankietowanych. W przypadku dużych polskich firm, zatrudniających więcej niż 100 pracowników, o bezpieczeństwie wspomina zaledwie 28% szefów flot, a najważniejszym celem wdrożenia elektronicznego nadzoru jest wg nich ograniczenie kosztów. Deklaruje to aż 47% badanych w porównaniu z 37% w mniejszych firmach. Taki wynik odbiega również od średniej dla wszystkich badanych krajów, gdzie wśród największych firm o ograniczeniu kosztów wspomina 32% przedsiębiorstw wspierających się telematyką.

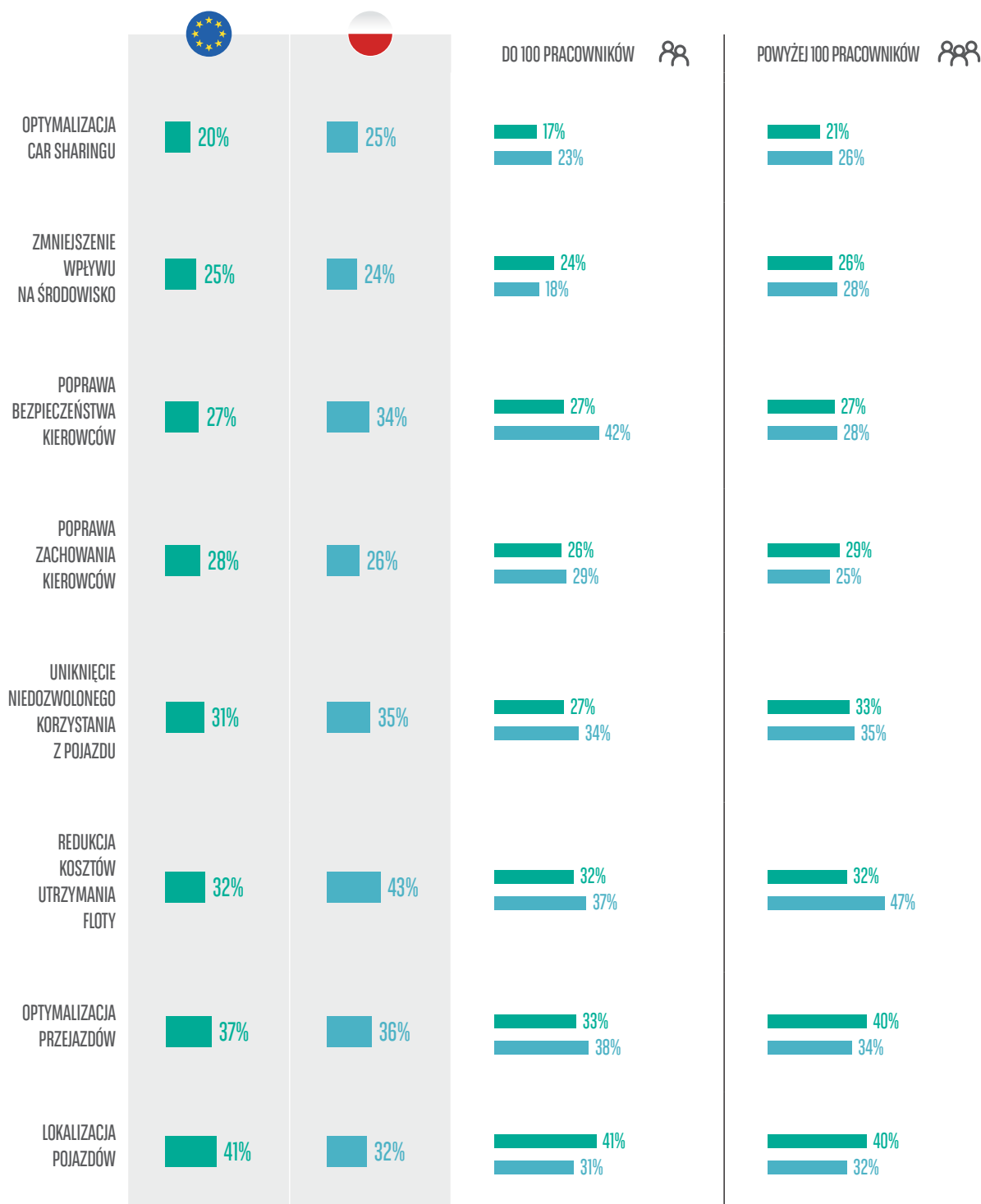
Wśród wszystkich firm przebadanych w 20 krajach, ponad 1/3 podejmuje działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa kierowców, niezależnie od tego, czy wykorzystuje już zaawansowane systemy telematyczne. Aż 35% przedsiębiorstw wybiera pojazdy, które mają fabrycznie instalowane systemy wspomagające kierowcę w poprawie bezpieczeństwa jazdy, zaś 57% firm rozważa takie inwestycje. Z tego samego powodu niemal 1/4 firm doposaża pojazdy w inne systemy, niemontowane fabrycznie, a 43% chce

to zrobić w przyszłości. Kolejne 23% badanych potwierdza, że obserwuje rzeczywisty styl jazdy kierowców, przy czym generalnie elektroniczny monitoring pojazdów potwierdza aż 38% badanych firm. Wyraźnie więcej fleet managerów niż rok wcześniej, bo 13% wobec 3%, podejmuje działania zmierzające do ograniczenia rozproszenia kierowcy podczas jazdy i blokuje aplikacje w służbowych smartfonach w trakcie prowadzenia samochodu. Na takie rozwiązanie chce zdecydować się w przyszłości aż 30% badanych. Odsetek firm wykorzystujących rozwiązania elektroniczne do zarządzania flotą może w przyszłości jeszcze wyraźnie wzrosnąć. Jak wynika z badania, 49% firm jest zainteresowanych wdrożeniami systemów, które mogą obniżyć koszty, przy czym najwięcej takich odpowiedzi udzieliły firmy średnie – 52% i duże – 55%. Jednak również 44% małych działalności, do 10 pracowników, rozważa takie inwestycje.

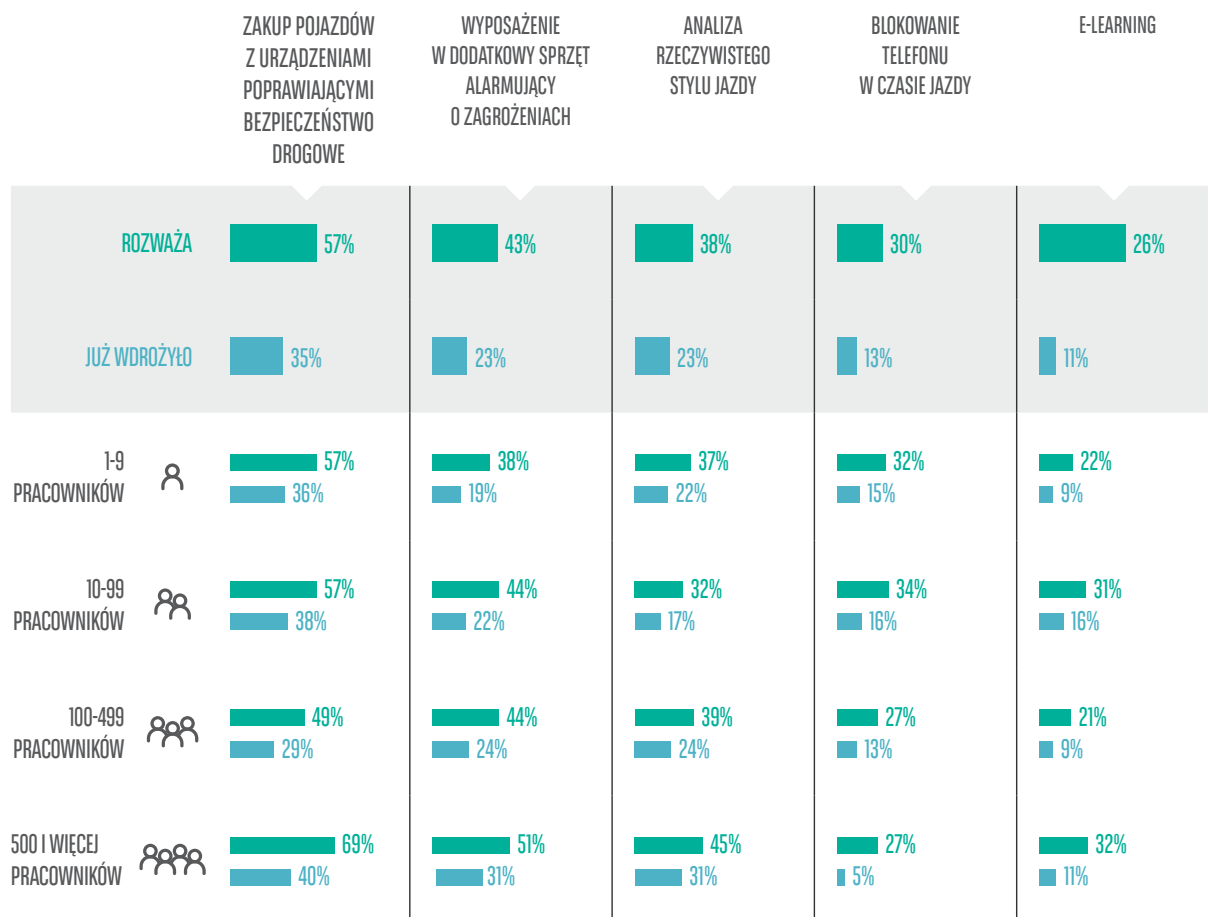
Wśród największych barier powstrzymujących przedsiębiorstwa od skorzystania z rozwiązań telematycznych w zarządzaniu flotą wymieniane są obawa o naruszenie prywatności oraz przekonanie, że takie systemy nie dają wystarczająco dużo korzyści, zaś oczekiwane stopy zwrotu są zbyt niskie. Obie opinie wskazało po 12% ankietowanych.



CEL WDROŻENIA TELEMATYKI WYNIKI BADANIA AMO 2020



DZIAŁANIA FIRM DLA POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA KIEROWCÓW FLOTOWYCH



”



Radostław Kitala,
Consultant & AMO Manager
ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

Popularność narzędzi telematycznych w polskich firmach wyraźnie wzrosła w porównaniu z wynikami ubiegłorocznego badania. Jest to po części efekt coraz większej przystępności cenowej oferowanych rozwiązań, ale również coraz bardziej zindywidualizowanej i dopasowanej oferty. Polscy przedsiębiorcy przekonali się, że dzięki technologii zaszytej w pojazdach mogą zadbać o bezpieczeństwo kierowców i obniżyć koszty. Fleet managerowie coraz lepiej radzą sobie również z analizowaniem i wyciąganiem wniosków z danych pobieranych w skali całej floty, jak i pojedynczych pojazdów. Dzięki temu zapobiegają problemom, zamiast czekać na niepokojące informacje od kierowców.

Dzięki informacjom przesyłanym przez samochody łatwiej zaplanować konserwację pojazdów, ograniczyć zbędne przestoje. Świadomość prowadzenia „inteligentnego” i połączonego z siecią samochodu wpływa też na zachowanie samych kierowców. Wyrabiają oni sobie nawyki związane z ostrożniejszą, płynniejszą jazdą, co przekłada się na niższe koszty paliwa, likwidacji szkód oraz na koszty eksploatacji ogółem. Dane telematyczne zbierane przez zarządzających flotami mogą być również podstawą do raportowania wpływu przedsiębiorstwa na środowisko. Zastosowań i rozwiązań telematycznych we flotach przybywa niemal z każdym tygodniem.



FINANSOWANIE FLOT, PERSPEKTYWY WZROSTU DLA WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO

Wynajem długoterminowy był w ubiegłym roku najszybciej rozwijającym się segmentem finansowania samochodów firmowych. Po tym jak w 2018 r. odnotowano rekordowe wolumeny i dynamiki wzrostu dostaw samochodów do firm, napędzane m.in. obawami o zmieniające się przepisy, w 2019 r. wzrosty były mniejsze z uwagi na wysoką ubiegłoroczną bazę. Niemniej, na tym tle wynajem długoterminowy samochodów wyróżniał się pozytywnie i liczba nowych aut osobowych zakupionych w polskich salonach na potrzeby wynajmu długoterminowego była w 2019 r. większa o 6,1% niż rok wcześniej. Dla porównania, całkowita sprzedaż aut do firm w tym czasie, uwzględniająca wszystkie rodzaje finansowania, urosła o 2,1% r/r, a w przypadku klasycznego leasingu finansowego, kredytu i zakupu ze środków własnych liczonych łącznie, wzrost był jeszcze mniejszy i wyniósł 1% r/r; wynika z danych zebranych przez Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów (PZWLP).

Co piąty nowy samochód osobowy dostarczony w 2019 r. na użytek firmowy zakupiony został na potrzeby wynajmu długoterminowego. Łącznie było to prawie 87 tys. nowych aut, a udział wynajmu w całej sprzedaży nowych samochodów do firm zwiększył się w minionym roku o 0,8%.

Całkowita liczba samochodów znajdujących się w Polsce w usłudze wynajmu długoterminowego wzrosła o prawie 11% r/r, informuje PZWLP.

Z danych zebranych przez AMO na potrzeby „Barometru Flotowego” w Polsce i w kilkunastu innych krajach wynika, że z leasingu operacyjnego korzysta co 10. firma w Polsce i średnio niemal co trzecia w innych krajach. Najpopularniejszym środkiem finansowania pojazdów do firmy jest zakup ze środków własnych – z tej formy korzysta 43% firm w Polsce i 39% wśród wszystkich badanych. Leasing, rozumiany jako finansowanie pojazdu bez uwzględnienia innych usług, stanowi wg ankietowanych w Polsce 44% rynku wobec 24% w innych państwach. Z kredytu bankowego korzysta zaledwie 4% firm w Polsce w porównaniu z 9% firm za granicą.

Głównym źródłem wiedzy na temat finansowania flot są dla polskich przedsiębiorstw firmy leasingowe, tę odpowiedź wskazuje 47% ankietowanych wobec 33% średniej dla całego badania. Firmy zajmujące się wynajmem są też ważnym źródłem informacji dotyczących wyboru konkretnego modelu samochodu – jako pierwsze źródło wskazuje je 34% badanych w Polsce, podczas

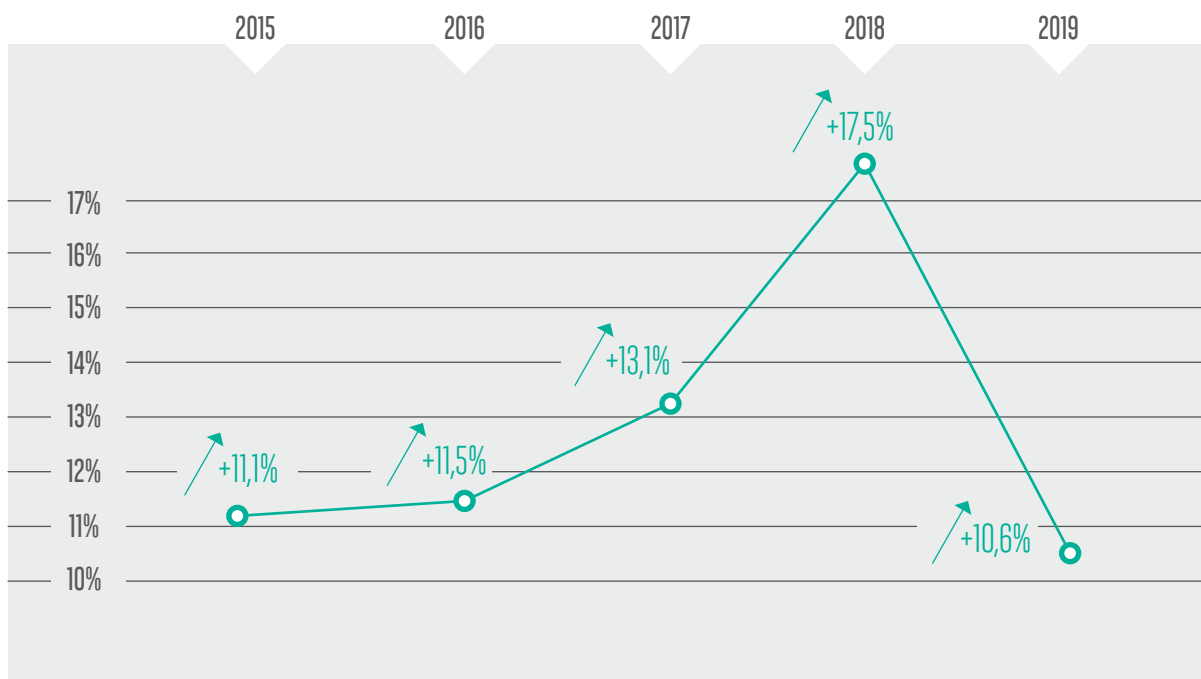
gdy niezależnych dealerów wskazuje zaledwie 22% badanych. Firmy leasingowe cenione są za dostęp do szerokiej gamy pojazdów (56% wskazań), łatwe procedury (54%), szybki albo natychmiastowy dostęp do samochodów (52%), a także niższe niż gdzie indziej koszty, na co wskazuje 56% badanych w Polsce.

Perspektywy dla wynajmu jako formy finansowania flot samochodowych są bardzo obiecujące. 40% ankietowanych fleet managerów w Polsce twierdzi, że z pewnością lub z dużym prawdopodobieństwem skorzysta z tej formy w przyszłości. To wyraźny wzrost w porównaniu z ubiegłoroczną edycją badania, kiedy taką odpowiedź zadeklarowało 29% badanych.

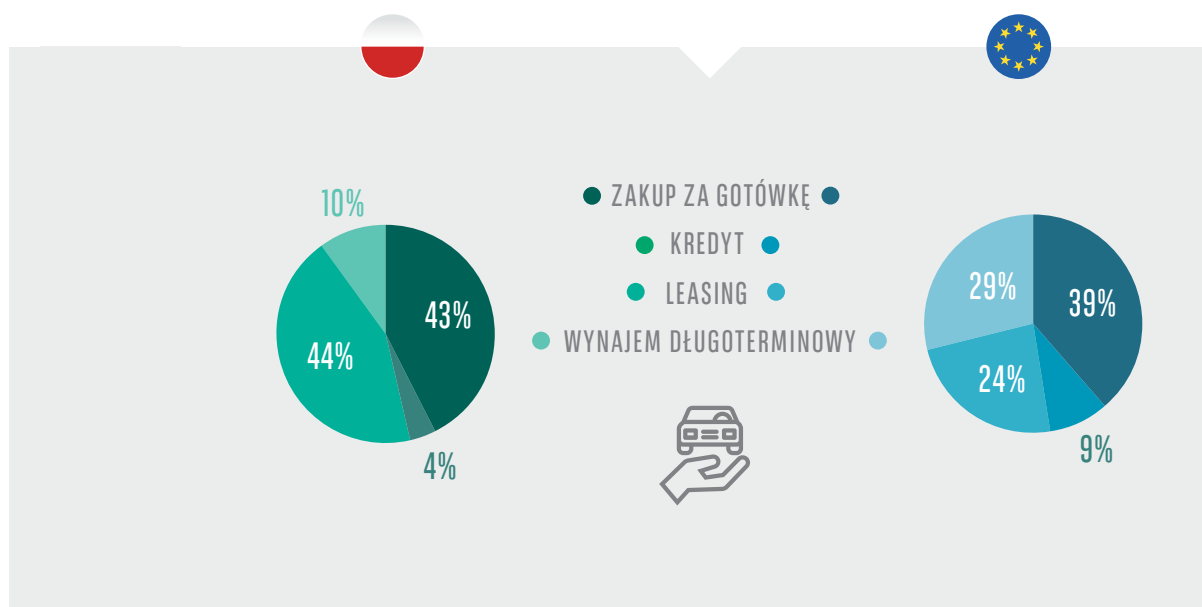
Pośród firm, które już korzystają z wynajmu długoterminowego, 79% badanych deklaruje gotowość do zwiększenia zakresu usług, przynajmniej o jedną dodatkową opcję, przy czym niemal każda duża firma (ponad 500 pracowników) twierdzi, że będzie rozszerzać zakres współpracy. Fleet managerowie największe zainteresowanie wykazują usługą zarządzania zakupami paliwa – 39%, oraz opcją releasingu lub wynajmem samochodu używanego – 38%. Kolejnymi na liście usług, z których szefowie flot najchętniej skorzystają w przyszłości, są: szkolenia z bezpiecznej i ekologicznej jazdy – 31%, raportowanie on-line – 27% oraz wynajem średnioterminowy – 17%. Ponadto 38% ankietowanych potwierdza, że są w dużym stopniu zainteresowani doradztwem i konsultacjami dotyczącymi ograniczenia kosztów zarządzania flotą.

TEMPO WZROSTU BRANŻY WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO

ŹRÓDŁO: PZWLP



METODY FINANSOWANIA FIRMOWYCH FLOT WYNIKI BADANIA AMO 2020



1-9
PRACOWNIKÓW



10-99
PRACOWNIKÓW



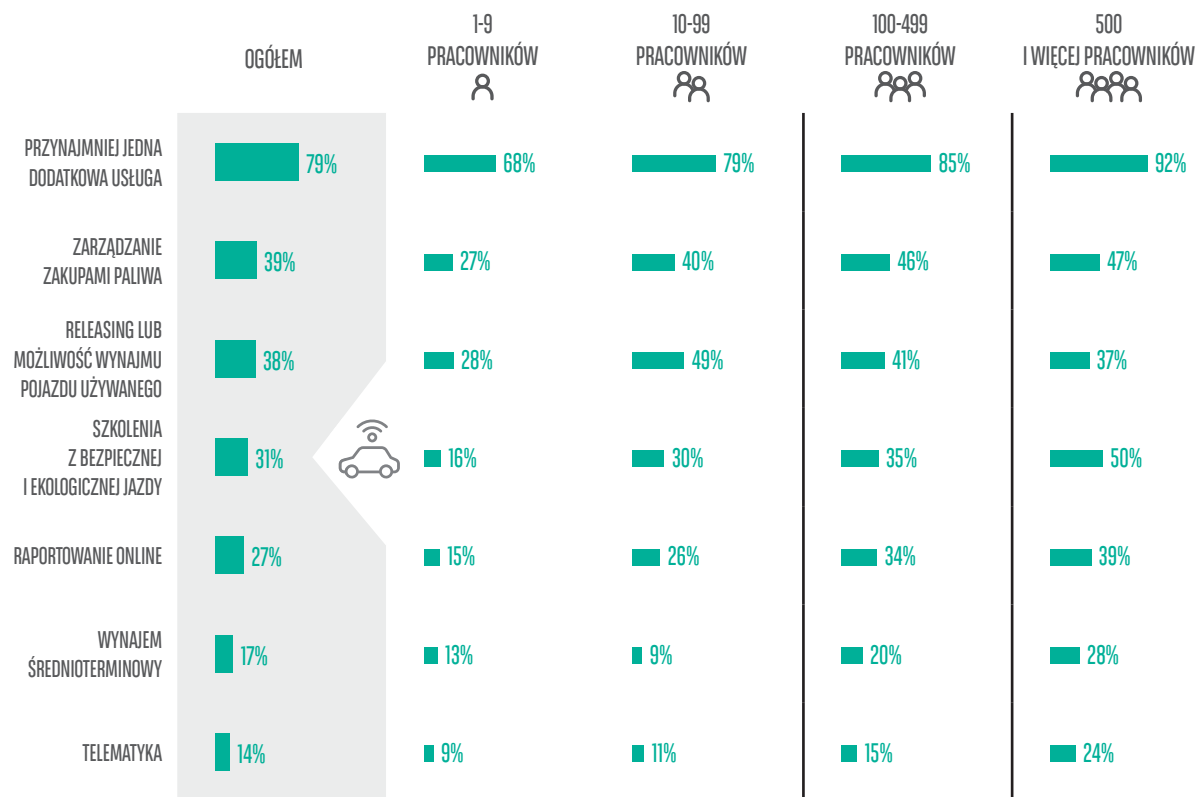
100-499
PRACOWNIKÓW



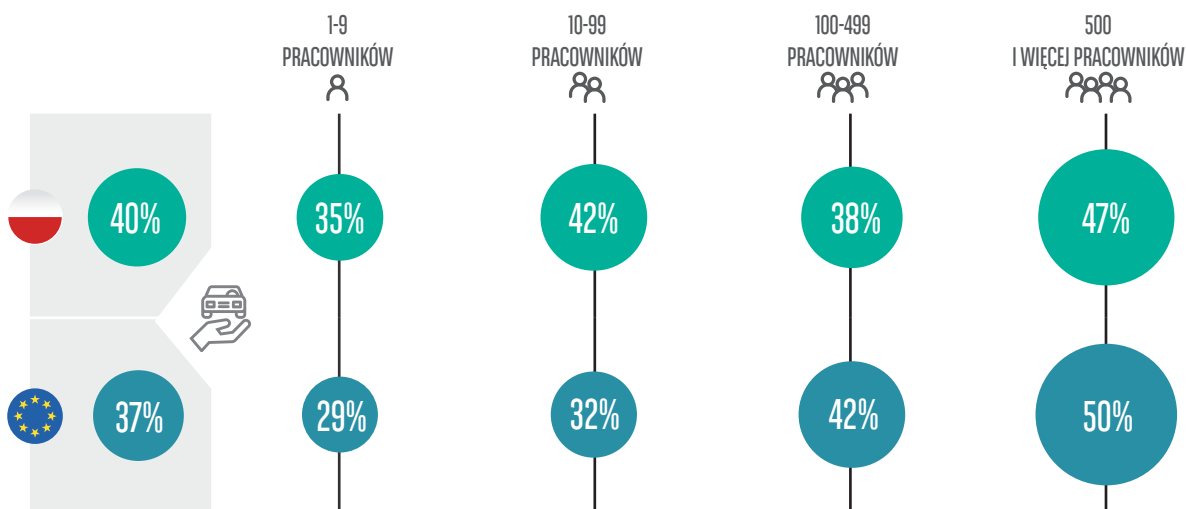
500 I WIĘCEJ
PRACOWNIKÓW



ZAINTERESOWANIE ROZSZERZENIEM USŁUG W RAMACH WYNAJMU



PRZEWIDYWANY WZROST UDZIAŁU WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO W KOLEJNYCH 3 LATACH



Jak wynika z badania AMO, prawie każda firma wynajmująca w Polsce samochody długoterminowo miała w planach skorzystanie z większego pakietu usług. Badanie było jednak zrealizowane przed wybuchem pandemii COVID-19. Ta bezprecedensowa sytuacja bez wątpienia zmieniła i ograniczyła plany części firm. Są jednak usługi, z których przedsiębiorcy będą teraz korzystać znacznie chętniej niż w ubiegłym roku. Obecnie na rynku bardziej niż kiedykolwiek liczy się dostępność pojazdów oraz elastyczność dostawców usług. Naturalnie wciąż istotna jest cena. Jednym z rozwiązań, które odpowiadają na wszystkie te potrzeby, jest leasing, czyli wynajem samochodów używanych. Taką usługą zainteresowane są szczególnie mniejsze i średnie przedsiębiorstwa, które nie mają bardzo rygorystycznych polityk flotowych. W ramach leasingu wynajmując

można atrakcyjny używany samochód w doskonałym stanie technicznym i w bardzo dobrej cenie. To również prosty sposób na korzystanie z samochodu wyższej klasy niż dotychczas. Inną usługą dopasowaną do obecnych okoliczności jest wynajem średnioterminowy. Umowy zawierane na kilka czy kilkanaście miesięcy pozwalają przedsiębiorstwom uzupełnić floty i zapewnić mobilność pracownikom. Często są to osoby, które przed pandemią nie korzystały na stałe ze służbowych samochodów. Cieszy fakt, że przed pandemią 50% największych firm w Polsce chciało korzystać z dodatkowych szkoleń z bezpiecznej i ekologicznej jazdy. Sytuacja epidemiczna z oczywistych powodów ograniczyła taką możliwość, ale jestem przekonany, że szefowie flot wrócą do tego, kiedy tylko będzie to bezpieczne dla uczestników i trenerów.

”



Paweł Racis,
Dyrektor Handlowy

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA



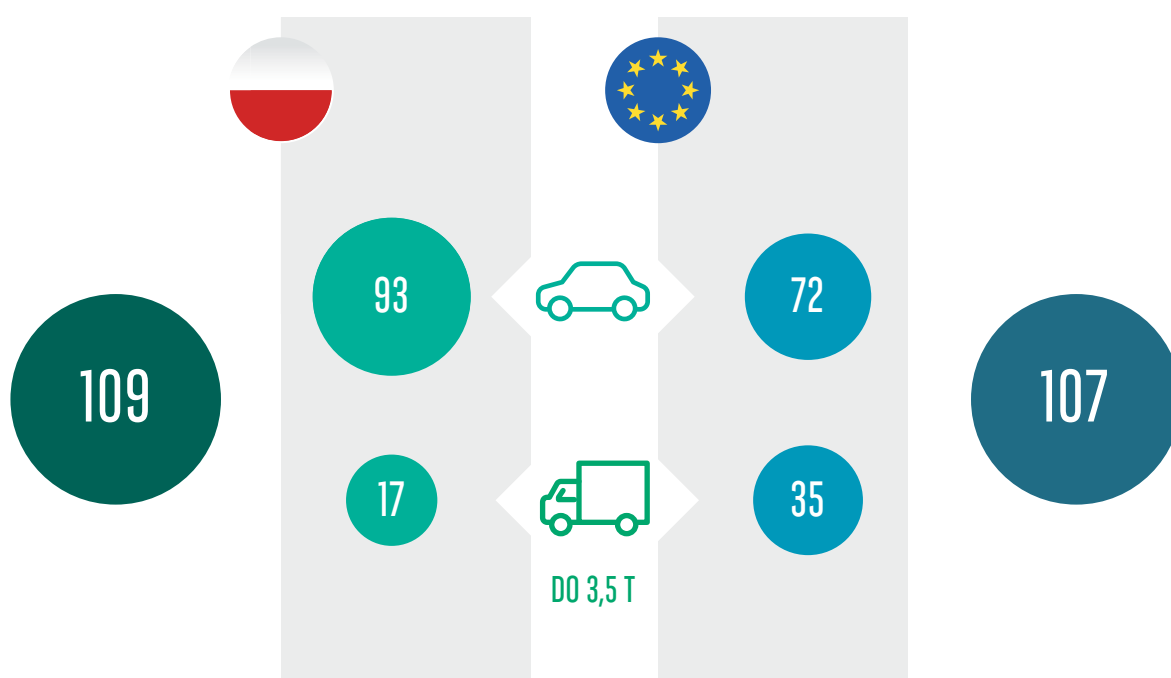
STRUKTURA FLOT

POLSKIE FLOTY SĄ LICZNIJSZE NIŻ ŚREDNIA UNIJNA. NA JEDNĄ FIRMĘ PRZYPADA 109 AUT. CORAZ WIĘCEJ Z NICH JEST NAPĘDZANYCH ALTERNATYWNIE.

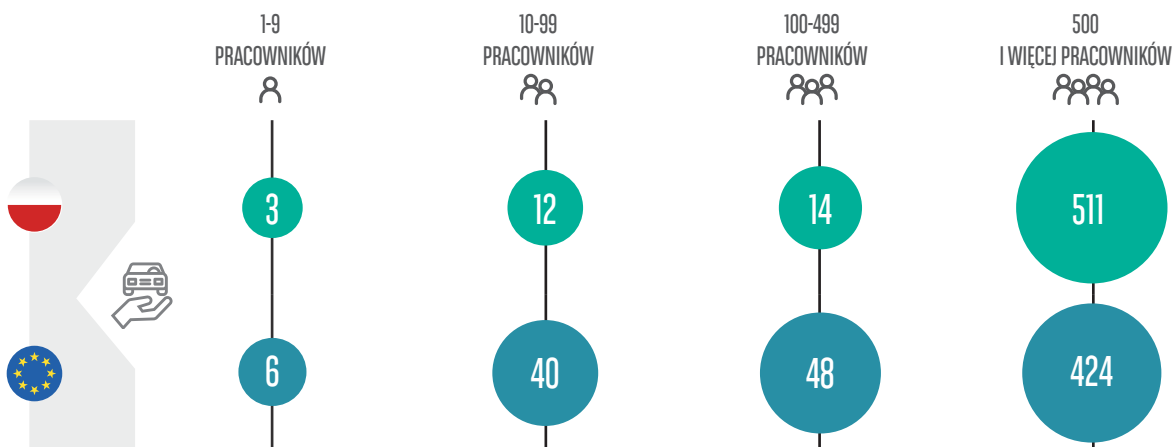
Liczebność flot samochodów firmowych w Polsce jest wyższa niż średnia unijna, wynika z badania Arval Mobility Observatory. Przeciętna liczba samochodów osobowych i dostawczych o masie do 3,5 t użytkowanych przez firmę to w naszym kraju 109, w pozostałych krajach – 107. Na uwagę zasługuje fakt, że przewaga polskich flot to efekt liczby aut osobowych. Biorąc pod uwagę tylko lekkie auta dostawcze – Polska

zdecydowanie ustępuje Unii pod względem ich liczebności. W dodatku, interesujące jest to, że w trzech z czterech analizowanych w badaniu przedziałach wielkości firm polskie floty ustępują liczebnością unijnej średniej. Tylko w największych przedsiębiorstwach (zatrudniających 500 osób lub więcej) liczba aut jest większa niż średnia w innych krajach, gdzie przeprowadzono badanie.

ŚREDNIA LICZBA AUT WE FLOCIE WYNIKI BADANIA AMO 2020



LICZBA AUT WE FLOCIE W ZALEŻNOŚCI OD WIELKOŚCI FIRMY



Co ciekawe, jeśli pandemia nie zmieni znacząco planów przedsiębiorstw, to przewaga w liczbie polskich flot może rosnąć. Badanie wykazało bowiem, że przed pandemią COVID-19 wśród firm w Polsce panował optymizm, który przekładał się na ambitne plany – blisko 1/3 polskich firm (31%) oczekiwała, że ich flota będzie rosła (przy 28% w całej Unii Europejskiej). Jako główne czynniki sprzyjające wzrostowi ankietowani wskazywali rozwój firmy, wzrost skali działań wymagających samochodu oraz wykorzystanie samochodu jako benefitu przyciągającego nowych pracowników. Większe firmy częściej planowały rozbudowę swoich flot. Taki zamiar miało 36% firm zatrudniających do 99 pracowników, 35% zatrudniających od 100 do 499 pracowników i 37% tych największych (500 pracowników i więcej).

Zdecydowanie skromniejsze były plany przedsiębiorstw, gdzie zatrudnienie nie przekracza 10 pracowników – tylko 21% z nich deklarowało chęć poszerzenia floty.

Według badania, w ciągu ostatniego roku zmniejszył się średni wiek aut w polskich flotach. W 2018 r. przeciętny czas użytkowania samochodu przez polskie przedsiębiorstwo wynosił niemal 7 lat (6,9). Obecnie to rok mniej (5,9). Choć auta w polskich flotach wciąż służą firmom dłużej niż w pozostałych krajach Unii (tam średnia to 5,4), dynamika procesu „odmładzania” może napawać optymizmem. Szczególnie że w największych przedsiębiorstwach w kraju (500 lub więcej zatrudnionych) samochody są już użytkowane krócej (4,8) niż w ich odpowiednikach w Unii Europejskiej (4,9).

ŚREDNIA DŁUGOŚĆ UŻYTKOWANIA AUTA WE FLOCIE W POLSCE I POZOSTAŁYCH KRAJACH W 2019 I 2020 ROKU



Polskie floty są nie tylko coraz liczniejsze i coraz młodsze. Widoczne są również trendy proekologiczne. W ubiegłorocznym „Barometrze Flotowym” podkreślano, iż pomimo stałej obecności tematu elektromobilności w mediach rozwój procesu elektryfikacji transportu w Polsce był ograniczony. Dwanaście miesięcy przyniosło znaczące zmiany. Obecnie 30% przedsiębiorstw (przy średniej unijnej na poziomie 34%) wśród swoich aut ma choć jedno, które nie jest napędzane tradycyjnym napędem spalinowym. Pod tym względem zdecydowanie przodują największe firmy, w których już blisko

połowa (48%) deklaruje posiadanie takiego samochodu. Polska wypada nieco gorzej, jeśli zsumujemy liczbę firm, które już mają i dopiero planują uzupełnienie floty autem napędzanym alternatywnie. Wynik na poziomie 50% plasuje nas pod koniec europejskiej stawki, jedynie przed Czechami (31%). Średnia unijna to 64%.

”



Agnieszka Gołaszewska,
Head of Sales-Large and IBO Segments
ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

Dobrze zaplanowana struktura firmowej floty mówi bardzo wiele o samym przedsiębiorstwie. Samochody zaparkowane na parkingu firmy powinny być dopasowane do przeznaczenia, rodzaju pracy, charakteru podróży, które odbywają kierowcy, a nawet ich stylu jazdy czy świadomości ekologicznej. Arval poprzedza każdą decyzję o zmianach w strukturze floty klienta głębokim audytem jego potrzeb i oczekiwań. Bardzo szybko rośnie grupa firm, którym flota nie tylko zapewnia mobilność, ale też stanowi ich wizytówkę. Coraz silniejsze trendy ekologiczne mają ogromny wpływ na polityki CSR przedsiębiorstw, co często przekłada się na zmianę w podejściu do planowania firmowej floty. Wyniki badania przeprowadzonego dla Arval Mobility Observatory wskazują, że połowa przedsiębiorstw rozważa

zakup aut napędzanych alternatywnie lub już je posiada. Wzrost w porównaniu z zeszłorocznym badaniem, w którym takiej odpowiedzi udzieliło 19% firm, jest bardzo duży. Właśnie troska o środowisko i związane z nią korzyści wizerunkowe to najważniejsze powody, dla których mix energetyczny w polskich flotach będzie się w najbliższym czasie znacząco zmieniał. Inne czynniki to wdrożenie procedur WLTP i oczekiwane oszczędności związane z napędami alternatywnymi. Wskazania respondentów, szczególnie porównane z ubiegłorocznym badaniem, pokazują, że samochody z napędem elektrycznym i hybrydowym są coraz chętniej wykorzystywane we flotach.auta z silnikami benzynowymi i Diesla zostaną z nami jeszcze jakiś czas, ale ich złote czasy nie wrócą.



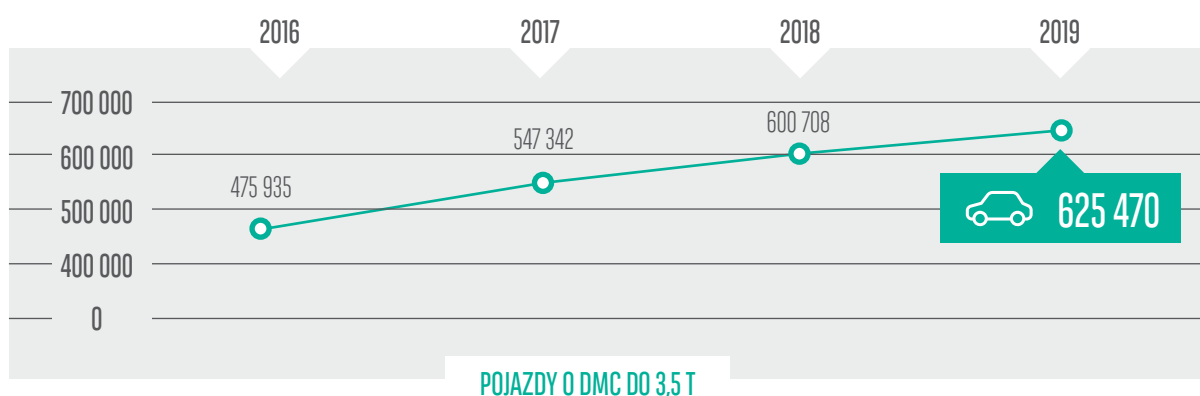
STRUKTURA RYNKU

W 2019 R. Z POLSKICH SALONÓW WYJECHAŁO 625 TYS. AUT OSOBOWYCH I LEKKICH AUT DOSTAWCZYCH. COVID-19 BEZ WĄTPIENIA „ZAKAZI” TEGOROCZNY WYNIK.

Rok 2019 był kolejnym, w którym wyniki sprzedaży nowych samochodów były rekordy. Według danych PZPM na polskie drogi wyjechało ponad 625 tys. aut osobowych i lekkich aut dostawczych. To wzrost o 4,1%, ale ponaddwukrotnie mniej od zeszłorocznej dynamiki (9,8%). Należy jednak wziąć pod uwagę, że wynik z 2018 r.

stanowił wysoki próg odniesienia, ponieważ wówczas sprzedaż napędziła zapowiadana zmiana przepisów podatkowych. Część firm, w obawie przed wzrostem kosztów związanych z leasingiem, nabyciem i użytkowaniem droższych aut, przyspieszała wtedy swoje decyzje o nowych „czterech kółkach”.

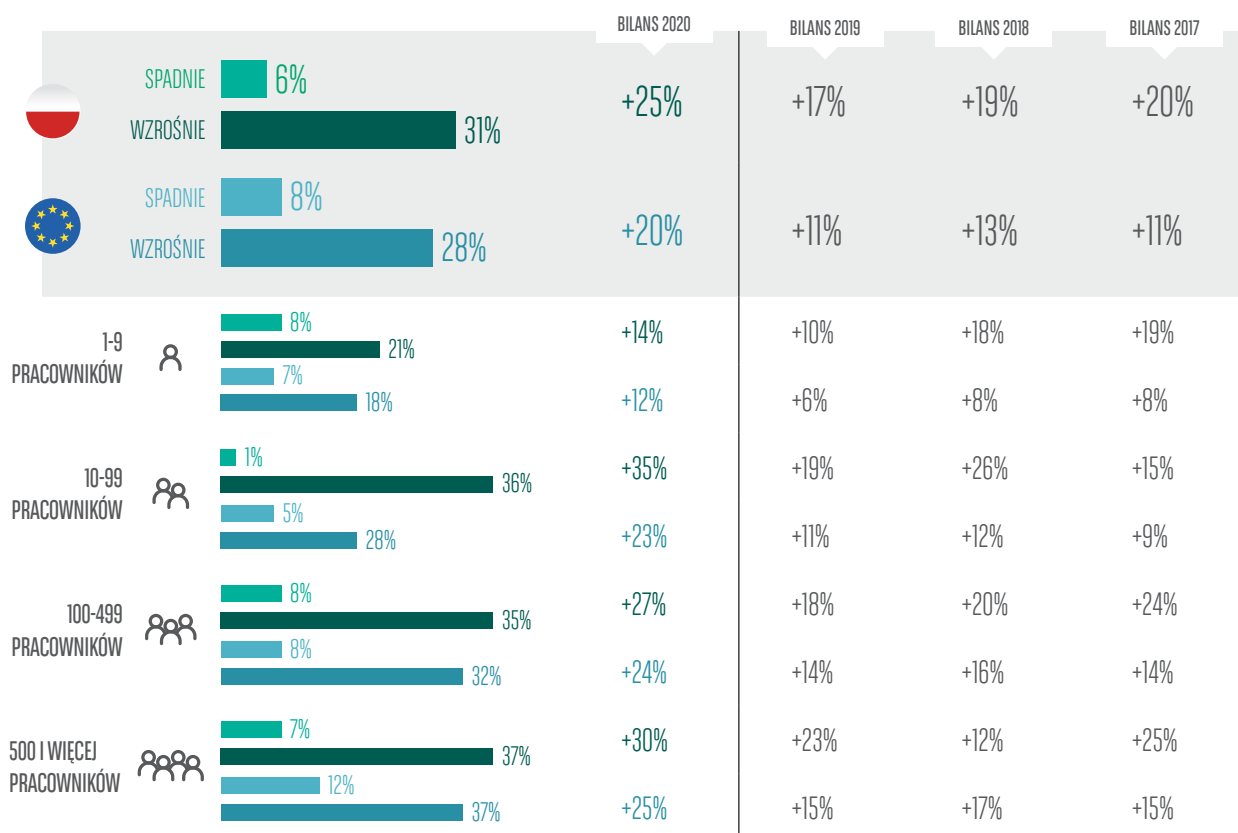
REJESTRACJE AUT OSOBOWYCH I DOSTAWCZYCH DO 3,5 T W LATACH 2016-2019 (WG PZPM)



Jeszcze przed pandemią COVID-19 wiele wskazywało na to, że w 2020 r. trend wzrostowy może nie być kontynuowany. Jako jeden z czynników punktowano wzrost cen nowych aut. Mimo to badanie przeprowadzone dla Arval Mobility Observatory jeszcze przed globalną pandemią wskazywało ambitne plany i duży optymizm

firm, zarówno w Polsce, jak i w Europie – blisko 1/3 polskich przedsiębiorstw (31%) oczekiwała, że ich flota będzie rosła (przy średniej 28% dla całego badania). Jako że za zdecydowaną większość zakupów nowych aut w Polsce odpowiadały firmy, ich deklaracje są dla rynku kluczowe.

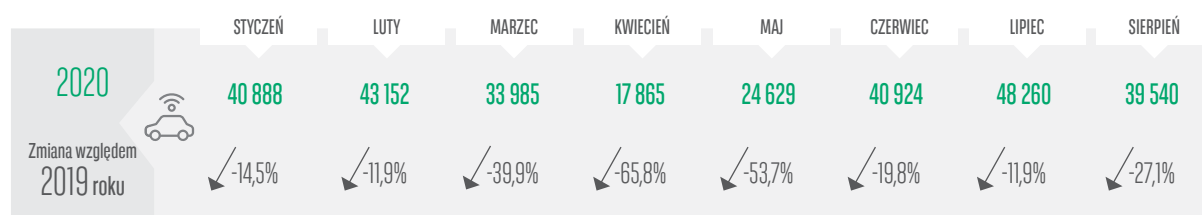
PROGNOZOWANE ZMIANY WIELKOŚCI FLOTY W KOLEJNYCH 3 LATACH



Rozprzestrzenianie się pandemii COVID-19 zweryfikowało plany rozwoju w niemal każdym sektorze gospodarki, co oczywiście znalazło odzwierciedlenie w spadku rejestracji nowych aut. W okresie od stycznia do sierpnia 2020 r. z salonów w Polsce wyjechało blisko 31% samochodów mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Koronawirus „zakaził” branżę w dwojaki sposób.

Konieczność społecznego dystansu wymusiła zamknięcie zakładów produkcyjnych i fabryk, co wywołało kryzys związany z dostawami nowych pojazdów. Utrata dochodów, miejsc pracy i niepewność jutra wstrzymały natomiast popyt. Firmy z wielu sektorów zmuszone były ratować swoją działalność i wszelkimi sposobami ograniczać koszty oraz ciąć zatrudnienie – rozwój floty schodził na dalszy plan.

REJESTRACJE AUT OSOBOWYCH I DOSTAWCZYCH DO 3,5 T W KOLEJNYCH MIESIĄCACH 2020 R. W ZESTAWIENIU Z ANALOGICZNYMI MIESIĄCAMI 2019 R.



Kolejne miesiące 2020 r., podobnie jak początek 2021 r., na rynku motoryzacyjnym zależą od szybkości wygaszania pandemii i skuteczności przedsięwzięć pomocowych dla gospodarki. Kluczowe jest to, kiedy uda się stworzyć szczepionkę lub skuteczne leki na COVID-19 i czy programy pomocowe w Polsce i innych krajach faktycznie wesprą firmy, które ucierpiały w wyniku kryzysu. Ten drugi aspekt jest niezmiernie ważny dla rynku motoryzacyjnego, ponieważ zakupy klientów instytucjonalnych od lat znacząco przewyższają liczbę aut nabywanych przez osoby prywatne.

Tylko szybki powrót gospodarki na ścieżkę wzrostu i związany z tym optymizm przedsiębiorców może zapewnić kontynuację rozwoju i modernizacji flot, a co za tym idzie – spokojny sen producentom i dealerom samochodów.



Jakub Faryś,
Prezes

POLSKI ZWIĄZEK PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO (PZPM)

Przy podsumowaniu roku 2019 nasuwa się generalna uwaga, że zachowania przedsiębiorców w odniesieniu do używania pojazdów w firmach nie odbiegają od średniej europejskiej. Co prawda polskie firmy dysponują większymi flotami samochodów osobowych niż firmy w Europie, ale jest to zapewne spowodowane przyjaznym systemem podatkowym wobec prywatnego użytkownika samochodów firmowych. Wyniki badania wskazują, że mamy nieco starszą flotę, choć 1/3 fleet managerów deklaruje jej powiększenie – co w perspektywie oznacza jej odnowienie. Podobnie jak w Europie, do flot najrzadziej wybierane są silniki Diesla, rzadziej – benzynowe, za to coraz częściej pojazdy hybrydowe.

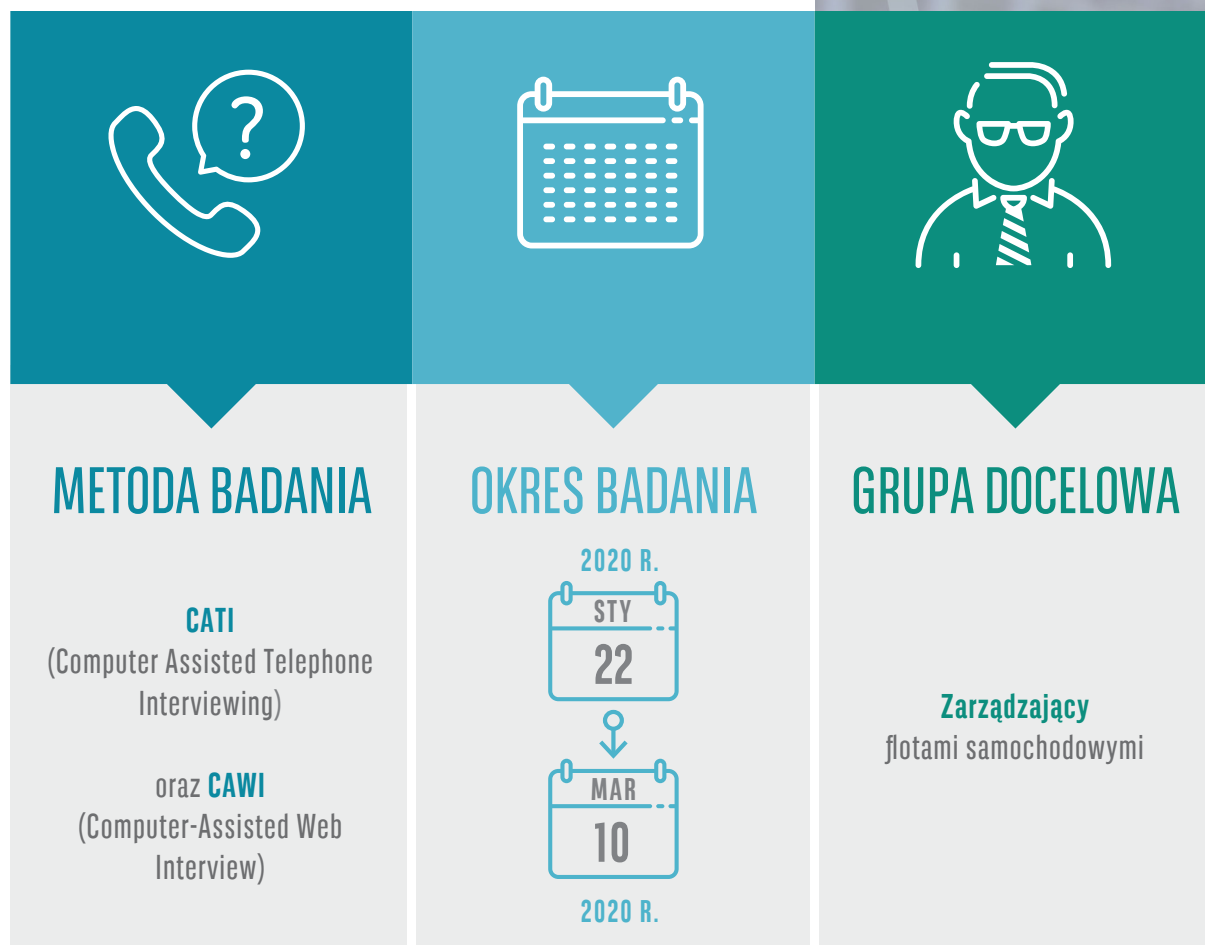
Niestety, bardzo mały odsetek stanowią hybrydy plug-in czy napędy elektryczne, choć szefowie naszych flot muszą zdać sobie sprawę, że nadchodzące bardzo ostre wymogi środowiskowe – zwłaszcza redukcji emisji CO₂ – bez wątpienia będą musiały wpłynąć na decyzje zakupowe pojazdów tej ostatniej grupy.

Dziś, gdy powstaje ten komentarz – po kilku miesiącach pandemii – wydaje się, że w najbliższych latach decyzje menedżerów flot jednak nie ulegną radykalnej zmianie. Gospodarka i branża motoryzacyjna w efekcie COVID-19 poniosły wielkie straty, jednak będziemy wracali do normalności, choć powrót zapewne będzie długi i niestety w niektórych obszarach – bolesny.

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 20 krajach świata i w ramach projektu „Barometr Flotowy” prowadzi niezależne, ustandaryzowane badanie rynku flotowego na terenie 15 państw Unii Europejskiej, w tym Polski, a także w Turcji, Rosji,

Szwajcarii, Norwegii oraz Brazylii. 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

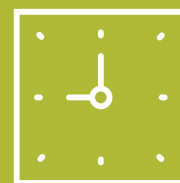
Całkowita: 5600
w tym **4794** firmy w Europie

W Polsce, wg wielkości firm:
168 od 1 do 99 pracowników
155 ponad 100



BADANE FIRMY W POLSCE, WG SEKTORÓW

10% budowlane
44% przemysł
27% usługi
19% handel



DŁUGOŚĆ WYWIADU

20 minut, średnio

