

2021

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. WPŁYW PANDEMII COVID-19 NA FLOTY.....	06
4. ELEKTROMOBILNOŚĆ	10
5. MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA.....	20
6. TELEMATYKA, CYFROWE NARZĘDZIA I SAMOCHODY ONLINE	28
7. PERSPEKTYWY FINANSOWANIA FLOT	32
8. STRUKTURA RYNKU	38
9. METODOLOGIA AMO	44



Robert Antczak
Dyrektor generalny
Arval Service Lease Polska

Wstęp

Szanowni Państwo,

we wstępie do ubiegłorocznego Barometru Flotowego pisałem, że kiedy pandemia COVID-19 przejdzie do historii, trendy które obserwowaliśmy przed nią jeszcze przyspieszą. Te słowa nie straciły na aktualności. Chociaż zmagania z koronawirusem wciąż trwają, firmy nie rezygnują z myślenia o rozwoju flot i coraz częściej decydują się na innowacje.

Dane PZWLP wskazują, że w 2020 roku, pomimo wszystkich przeciwności, rynek wynajmu długoterminowego urosł o 2% r/r. Odebrałem to nie tylko jako dowód na siłę tej branży, ale przede wszystkim potwierdzenie wytrwałości i odporności polskich przedsiębiorców. W najnowszym „Barometrze flotowym” znajdziemy dane, z których płyną te same wnioski. Ponad połowa respondentów planuje zwiększenie liczby aut we flotach w ciągu najbliższych trzech lat. Ten optymizm w ocenie perspektyw rozwoju stawia Polskę wysoko ponad średnią dla wszystkich badanych krajów.

Przyspieszenie trendów następuje jednak nie tylko pomimo pandemii, ale paradoksalnie również pod jej wpływem. Bardziej wymagające otoczenie biznesowe oraz zmiany priorytetów po stronie Klientów wpłynęły na listę wyzwań, przed którymi stają menedżerowie flot. Na czołowe pozycje przesunęły się dwa z nich – jak w nowych warunkach osiągnąć równowagę budżetową oraz jak wypełnić szybko zyskujące na znaczeniu zobowiązania CSR swoich firm. Co bardzo interesujące, oba te wyzwania mogą mieć kilka wspólnych odpowiedzi. Z badania Arval Mobility Observatory wynika, że coraz więcej polskich firm to dostrzega.

Już niemal co piąta z nich ma w swojej flocie minimum jeden w pełni elektryczny samochód, chociaż deklaracje z ubiegłego roku wskazywały, że podobny wynik osiągniemy dopiero w ciągu trzech lat. Menedżerowie flot, wybierając ekologiczne auta, kierują się oczywiście nie tylko dbałością o środowisko, ale też wizją przyszłych oszczędności. Motywacją do zmiany są też potencjalne wyższe koszty

użytkowania aut spalinowych, wynikające z planowanych dodatkowych obciążeń podatkowych. Dla wielu firm, szczególnie logistycznych, bardziej ekologiczna flota staje się kluczowa dla przetrwania ze względu na zbliżające się wprowadzanie stref czystego transportu w miastach.

Badania wskazują również, że pandemia przyspieszyła wzrost zainteresowania mobilnością alternatywną. Wraz z obostrzeniami, w firmach pojawiały się bowiem zupełnie nowe problemy. Menedżerowie flot poszukują nowych sposobów by zapewnić pracownikom bezpieczny dojazd do pracy, zwiększać mobilność pomimo trudności z dostawami samochodów czy wreszcie uelastyczniać model działania i obniżyć koszty. W efekcie, w ciągu ostatniego roku firmowy car sharing, wspólne przejazdy czy wynajem rowerów zyskiwały na popularności w zaskakująco szybkim tempie.

Wobec takiego nagromadzenia zmian oraz dynamiki, jakie one nabrały, zarządzanie flotą staje się coraz bardziej wymagającym procesem. Firmy oczekują dziś nie tylko dostarczenia odpowiedniej liczby aut na parking w biurze, ale szerokiego wsparcia merytorycznego i konsultingu w zakresie mobilności. Łączenie wielu aspektów i przygotowanie oferty szytej na miarę Klienta już dziś jest tym, co przesądza o sukcesie na rynku wynajmu długoterminowego. Wpływ tego czynnika będzie wyłącznie rość.

Ostatni rok był niezwykle trudny. Trudno było prognozować, jakie mogą być skutki pandemii dla każdego z nas, a co dopiero dla całej gospodarki, rynku motoryzacyjnego czy branży wynajmu długoterminowego. I chociaż dalej nie możemy sobie pozwolić na wyciąganie ostatecznych wniosków, mój optymizm budzi to, jak wielu uczestników rynku niezłomnie stawia na innowacje i wciąż poszukuje nowych, lepszych rozwiązań. To jest w mojej opinii najważniejszy wniosek z tegorocznego „Barometru flotowego”, do którego lektury serdecznie zapraszam.

NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI Z BADANIA ARVAL MOBILITY OBSERVATORY

– polskie floty w dobie COVID-19



PLANY POWIĘKSZENIA FLOTY

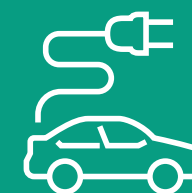
55% polskich firm
(vs **43%** w innych krajach)
zamierza powiększyć
park samochodowy
w najbliższych latach



WIEK POJAZDÓW

Średnia długość użytkowania
samochodu w polskiej flocie
to **4,9 roku**.

Jest ona **taka sama** jak
w pozostałych badanych krajach.



ELEKTROMOBILNOŚĆ

50% badanych firm w Polsce
(vs **56%** w innych krajach)
będzie mieć we flotach
w pełni elektryczne samochody
w ciągu 3 lat,



z czego **18%** już je ma

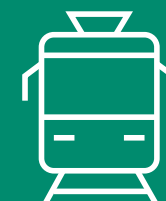


ALTERNATYWNE NAPĘDY

69% firm
(vs **73%** w innych krajach)
rozważa wykorzystanie
alternatywnych technologii
napędu w ciągu 3 lat.



31% już to robi.



MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA

62% firm w Polsce
(vs **84%** w innych krajach)
wprowadziło inne formy mobilności
niż tradycyjne auta służbowe.
Największy potencjał rozwoju mają
w najbliższych latach: wynajem
krótco- i średnioterminowy (**66%**),
korporacyjny car sharing (**61%**)
i wspólne przejazdy pracowników (**60%**)



WSPARCIE PRIVATE LEASE PRZEZ FIRMY

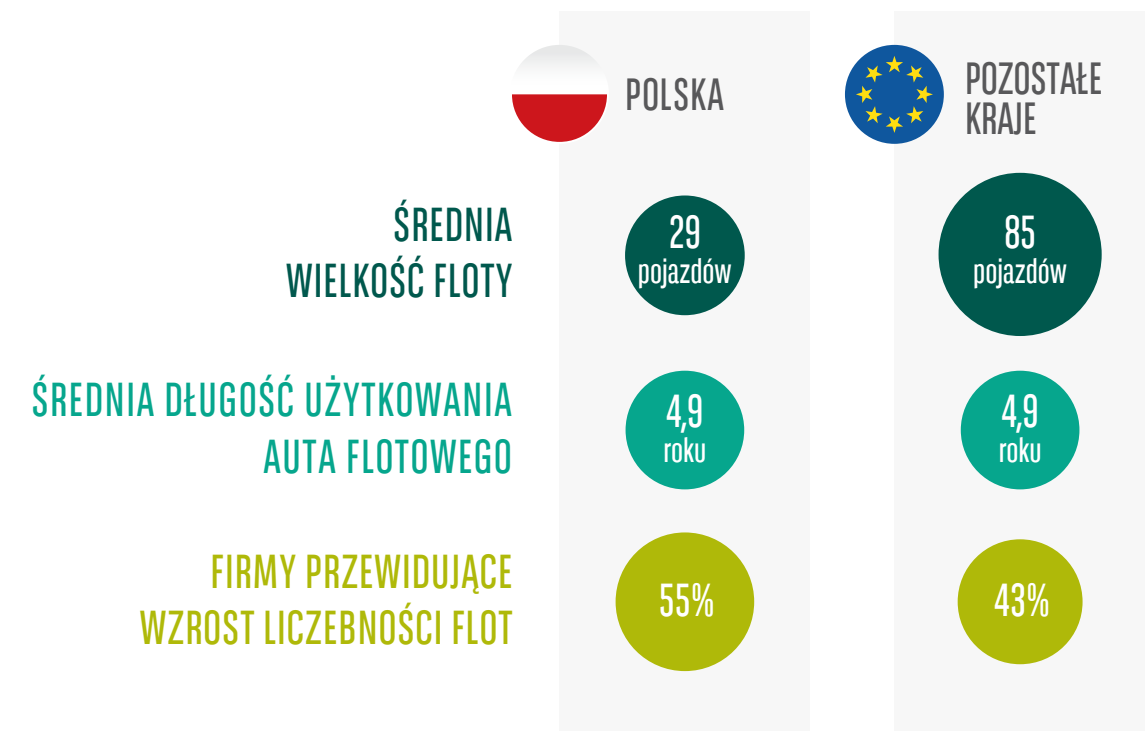
Dopłaty do leasingu prywatnego
pracowników rozważa
w Polsce **54%** firm
czyli **dwukrotnie** więcej
niż w 2019 roku



WPŁYW PANDEMII COVID-19 NA FLOTY

POLSKIE FLOTY BĘDĄ ROSŁY SZYBCIEJ NIŻ W INNYCH KRAJACH UNII EUROPEJSKIEJ. JUŻ TERAZ OBSERWUJEMY PROCES ICH „ODMŁADZANIA”. TO EFEKTY LEPSZEJ OCENY PERSPEKTYW ROZWOJU FIRM W NAJBLIŻSZYM CZASIE.

PROFIL FLOT



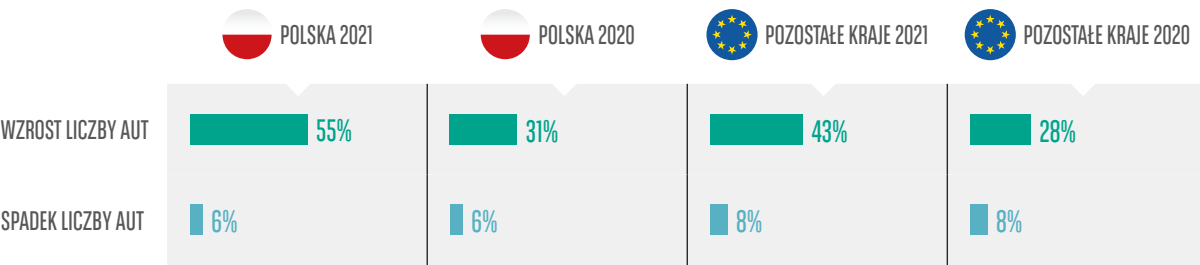
Dane Międzynarodowego Funduszu Walutowego wskazują, że polska gospodarka skurczyła się w 2020 roku o 3,6% rok do roku. To drugi po Norwegii najniższy spadek PKB wśród państw objętych badaniem Arval Mobility Observatory. Relatywnie mniejszy wpływ COVID-19 na naszą gospodarkę to efekt m.in. jej dywersyfikacji i nie-dużego udziału branż szczególnie dotkniętych pandemią, jak np. turystyka.

Jeżeli walka z nowym koronawirusem będzie przebiegała zgodnie z planem, możemy liczyć, że pod koniec 2021 roku dynamika PKB Polski wróci do poziomu bliskiego temu sprzed pandemii. Wprawdzie w prognozie opublikowanej ostatniego dnia marca Bank Światowy obniżył swoje szacunki dotyczące wzrostu gospodarczego w naszym kraju z 3,5% do 3,3%, ale już z większym optymizmem patrzy na rok 2022, przewidując wzrost na poziomie 4,2%.

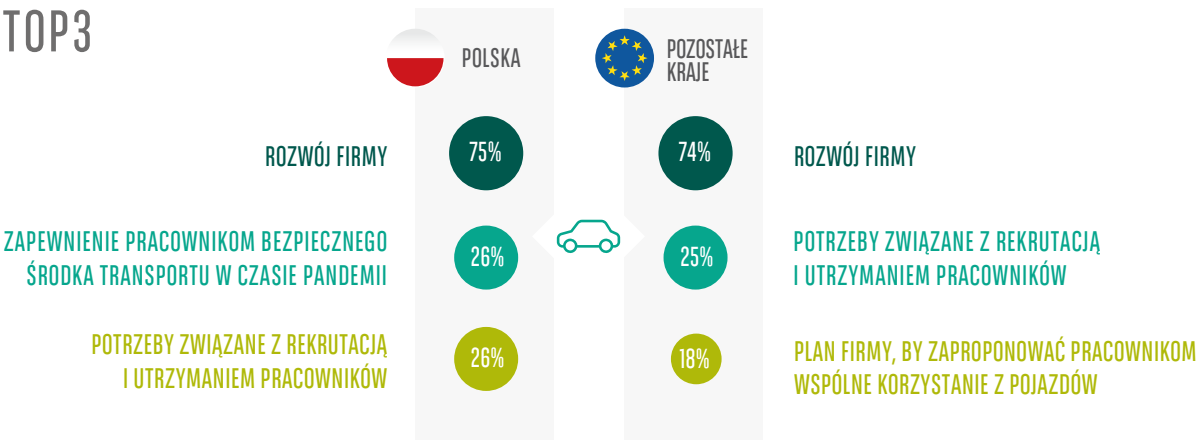
Te wyniki plasują Polskę w europejskiej czołówce.

Pomimo turbulencji gospodarczych, które wywołała pandemia, polskie firmy z optymizmem oceniają perspektywy rozwoju swoich flot. Ponad połowa z nich (55%) planuje zwiększenie liczby aut w najbliższym czasie, podczas gdy unijna średnia to 43%. W Polsce, podobnie jak na innych europejskich rynkach, najczęściej wskazywanym powodem rozbudowy flot jest rozwój biznesu. W naszym kraju optymizm dotyczący przyszłej działalności firm jest jednak znacząco wyższy – aż 71% badanych podało ten powód. Średnia dla wszystkich krajów to 58%. Jako inne czynniki mające wpływ na powiększanie flot, polscy respondenci wskazywali zapewnienie bezpiecznego środka transportu pracownikom w związku z zagrożeniem zdrowotnym (26% odpowiedzi) oraz potrzeby związane z rekrutacją i utrzymaniem pracowników (także 26% odpowiedzi).

POTENCJAŁ ZMIAN W LICZEBNOŚCI FLOT W CIĄGU NAJBLIŻSZYCH 3 LAT



JAKIE CZYNNIKI WPŁYWAJĄ NA PLANOWANE ZWIĘKSZENIE LICZEBNOŚCI FIRMOWEJ FLOTY?



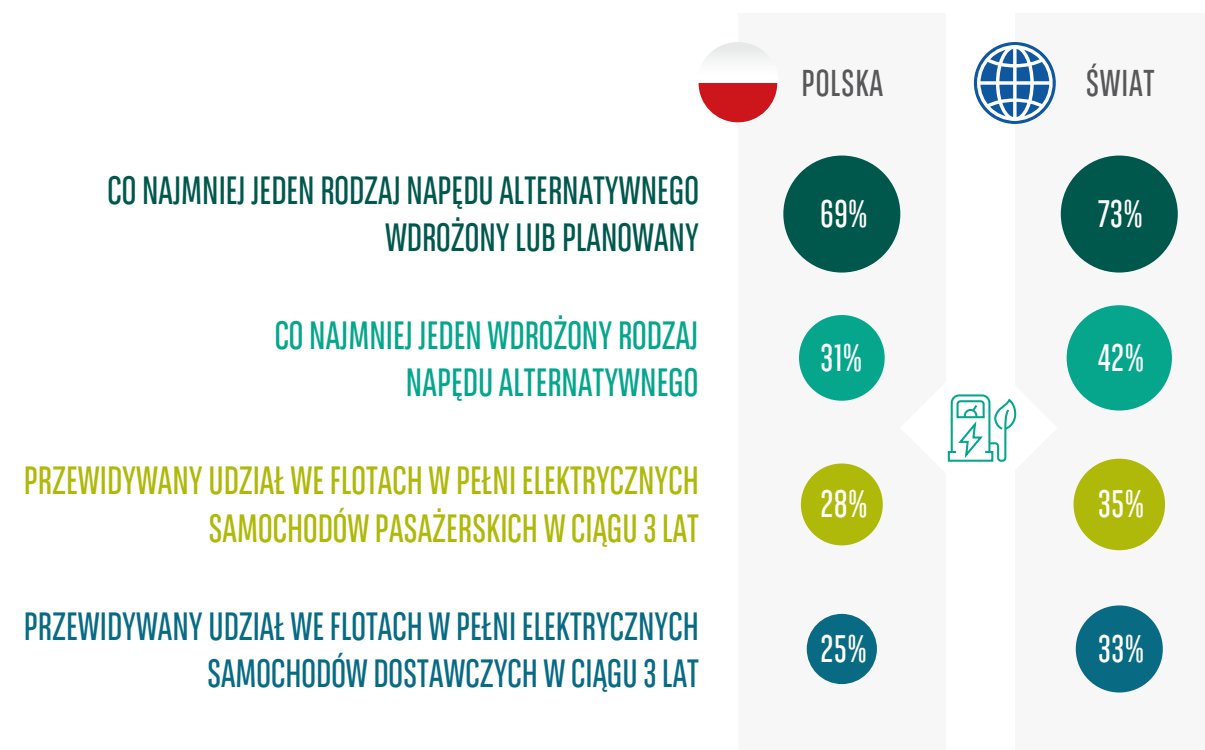
Brakujący komentarz



ELEKTROMOBILNOŚĆ

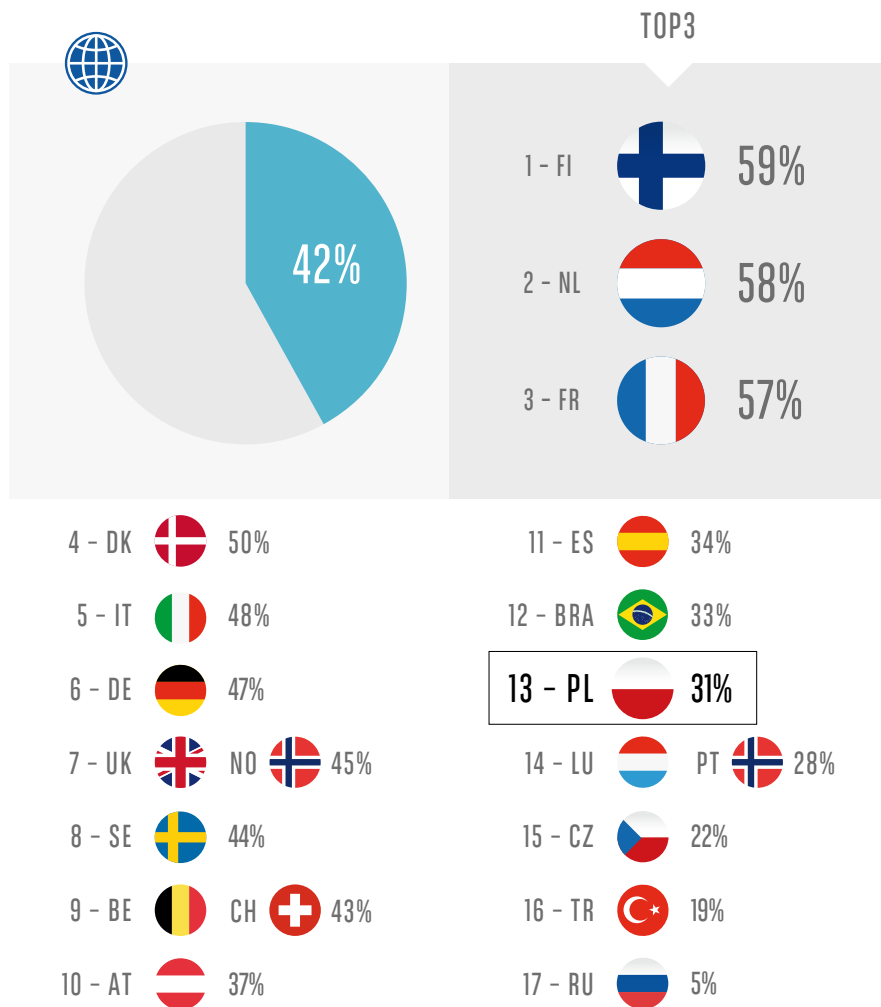
MOCNE PRZYSPIESZENIE TRANSFORMACJI ENERGETYCZNEJ POLSKICH FLOT. JUŻ 18% FIRM KORZYSTA Z PRZYNAJMNIEJ JEDNEGO W PEŁNI ELEKTRYCZNEGO SAMOCHODU, CHOĆ Z DEKLARACJI W ZESZŁOROCZNYM „BAROMETRZE FLOTOWYM” WYNIKAŁO, ŻE TAKI POZIOM OSIĄGNIEMY W CIĄGU TRZECH LAT.

POLSKA WCIĄŻ JEST JESZCZE DALEKO ZA EUROPEJSKĄ CZOŁÓWKĄ POD WZGLĘDEM WDROŻENIA NISKOEMISYJNYCH POJAZDÓW WE FLOTACH, ALE W 2023 ROKU NIEMAL 70% FIRM W NASZYM KRAJU MOŻE JUŻ KORZYSTAĆ ZE ZELEKTRYFIKOWANYCH SAMOCHODÓW.



Według danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów, na koniec 2020 roku liczba samochodów w pełni elektrycznych (BEV) i hybryd plug-in (PHEV) do 3,5 tony przekroczyła w Polsce 20 tysięcy. Niemal połowa z nich została zarejestrowana właśnie w ubiegłym roku, co stanowiło dwukrotny wzrost wobec roku 2019. Choć stopień rozwoju polskiej elektromobilności jest wciąż daleki od wyników z Zachodniej Europy, to rynek charakteryzuje się bardzo dużą dynamiką wzrostu. Widoczne jest to szczególnie w firmowych flotach, ponieważ to właśnie przedsiębiorstwa są właścicielami ok. 70% samochodów elektrycznych i hybryd plug-in w naszym kraju.

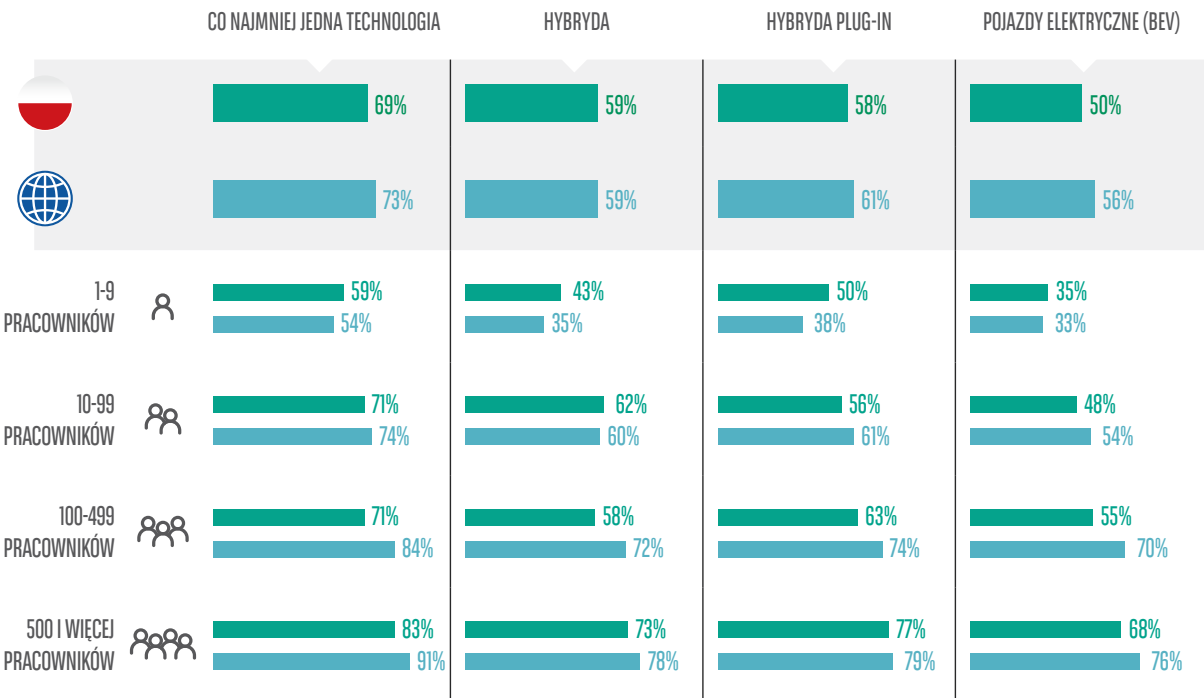
POZIOM WDROŻENIA NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH (BEV, HEV, PHEV) WYNIKI BADANIA AMO 2021



Wyniki „Barometru flotowego” pokazują, że pandemia COVID-19 nie stanęła na drodze rozwojowi elektromobilności, a wręcz przeciwnie. W 2020 roku co najmniej jedną technologię napędu zelektryfikowanego – samochód w pełni elektryczny (BEV), hybrydę (HEV) lub hybrydę plug-in (PHEV) – w swoich flotach miało już 31% polskich firm. Wciąż odbiegamy pod tym względem od Europy Zachodniej i Północnej, a nawet od europejskiej średniej, która wyniosła 42%, jednak najbliższe lata powinny tę przepaść zasypać. Według deklaracji fleet managerów, za trzy lata niemal 70% przedsiębiorstw w Polsce będzie korzystać z co najmniej jednego napędu alternatywnego.

Skłonność do transformacji energetycznej flot wzrasta wraz z wielkością firmy – obecnie auta z napędami alternatywnymi użytkuje co piąte mikroprzedsiębiorstwo i już co druga firma zatrudniająca ponad 500 pracowników.

PLANY WDROŻENIA NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH WE FLOTACH W PERSPEKTYWIE 3 LAT WYNIKI BADANIA AMO 2021

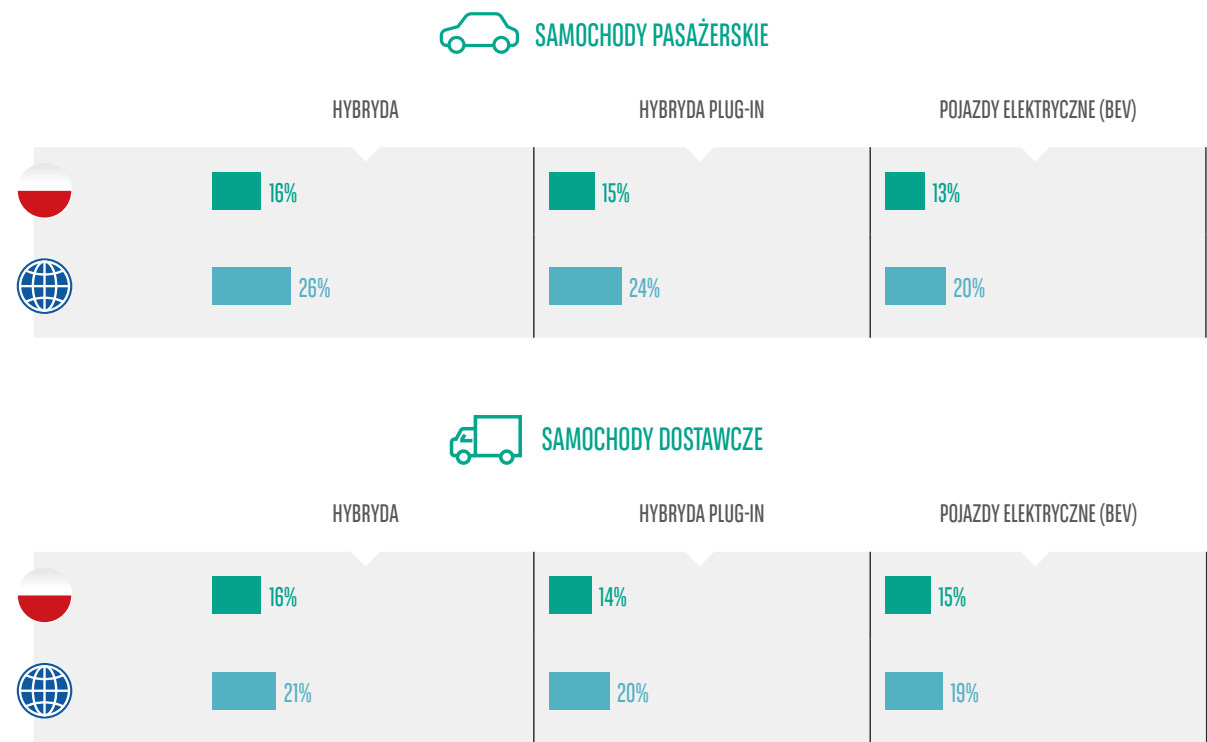


Ogromne przyspieszenie obserwujemy w dziedzinie samochodów w pełni elektrycznych – ma je we flotach już 18% firm w naszym kraju (rok temu było to zaledwie 3%). W ubiegłorocznej edycji badania z deklaracji fleet managerów wynikało, że na taki wynik mamy szansę dopiero w 2022 roku. Optymizm dotyczący przyszłości elektryfikacji flot jest teraz jeszcze większy i już za trzy lata pojazd typu BEV może być użytkowany w co drugim polskim przedsiębiorstwie

Elektromobilny trend rozwija się w niemal tym samym tempie, niezależnie od przeznaczenia samochodu. Tyle samo firm – po 48% – deklaruje, że ma lub w ciągu trzech lat zamierza mieć we flocie w pełni elektryczny pojazd osobowy albo dostawczy. Fleet managerowie przewidują, że w 2023 roku 28% samochodów pasażerskich i 25% aut dostawczych we flotach będą stanowiły pojazdy typu BEV.

WDROŻENIE NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH

WYNIKI BADANIA AMO 2021



Największą popularnością wśród samochodów zelektryfikowanych cieszą się niezmiennie hybrydy (HEV), które są użytkowane już w 22% firm. Segment ten będzie nadal szybko się rozwijał i Polska ma szansę dorównać do europejskiej średniej w ciągu 3 lat. Pojazdy z napędem hybrydowym mają się wtedy znajdować w 6 na 10 firm w Polsce.

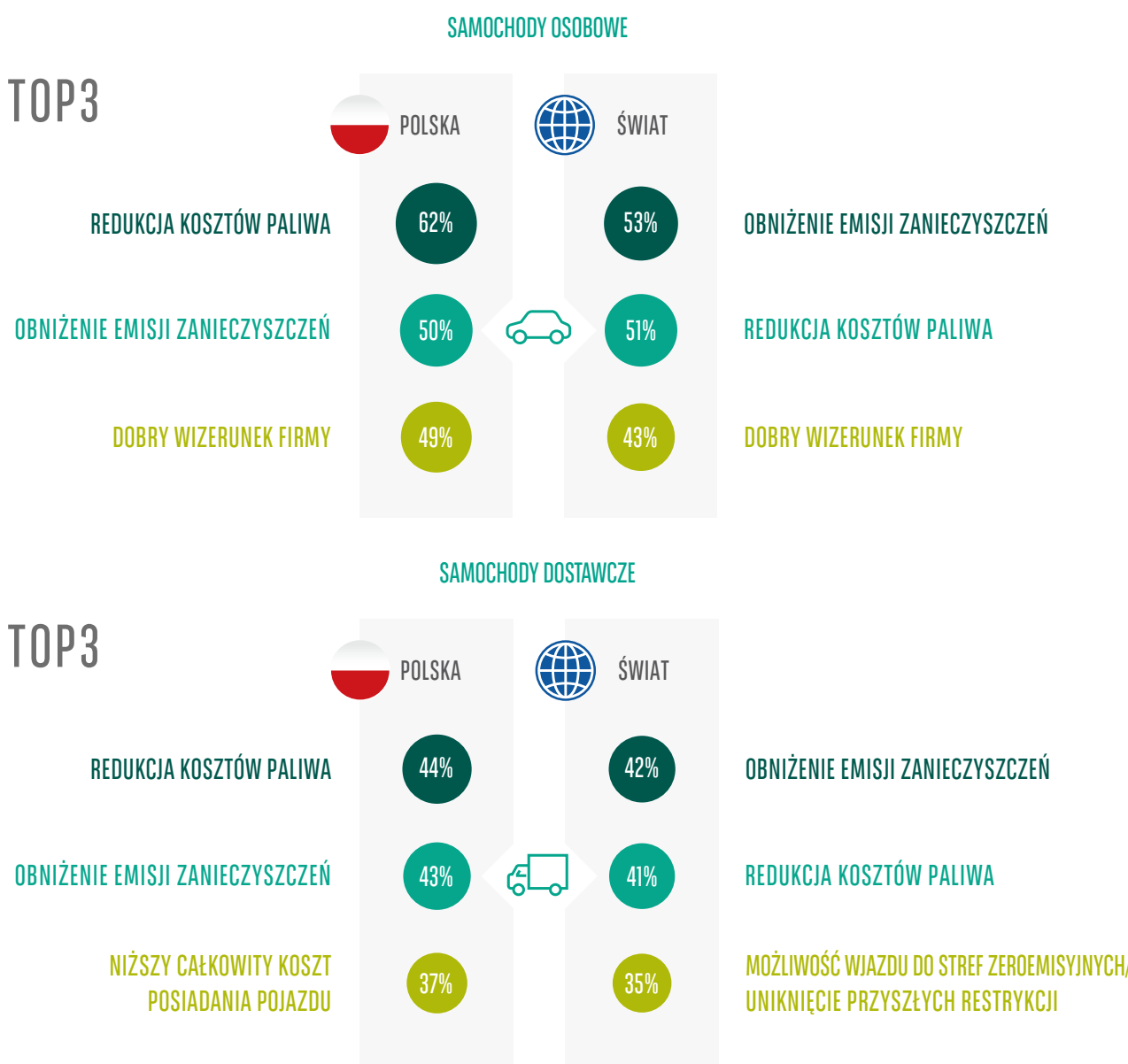
W podobnym tempie rozwijać się będzie rynek hybryd plug-in, które już teraz obecne są w 19% polskich przedsiębiorstw, a do 2023 roku wynik ten może sięgnąć 58%.

Tegoroczne badanie AMO wykazuje, że polscy fleet managerowie w wyborze alternatywnych napędów kierują się przede wszystkim względami praktycznymi. Główną motywacją do elektryfikacji floty jest redukcja kosztów paliwa, a dopiero drugie miejsce zajmuje troska o środowisko. Inne ważne czynniki to budowanie dobrego wizerunku firmy oraz możliwość wjeżdżania do stref czystego transportu, które będą wprowadzane obowiązkowo w polskich miastach od 2030 roku. W przypadku elektrycznych samochodów dostawczych bardzo istotną rolę pełni też całkowity koszt posiadania utrzymany na takim samym lub niższym poziomie, jak w przypadku samochodów z silnikami spalinowymi.

JAKIE CZYNNIKI ZACHĘCAJĄ DO WDROŻENIA ALTERNATYWNYCH

NAPĘDÓW WE FLOCIE?

WYNIKI BADANIA AMO 2021

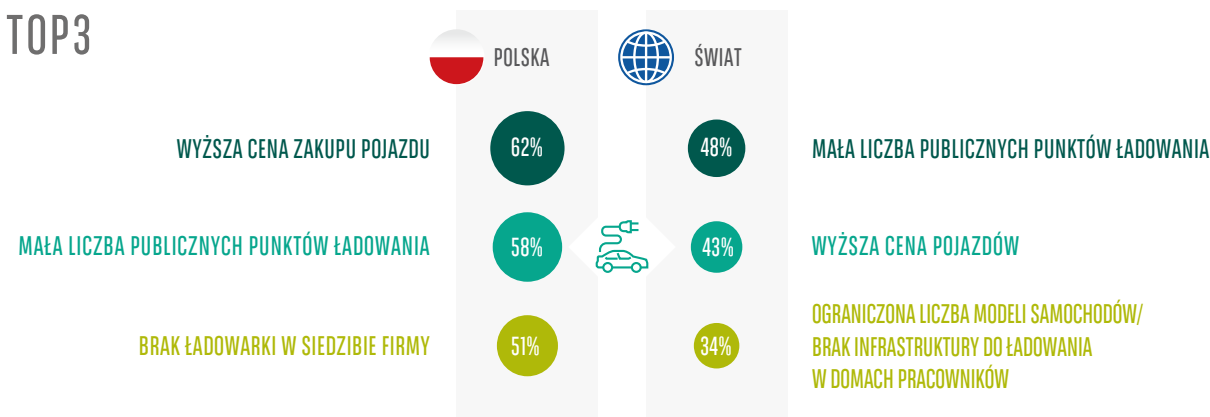


Bardzo pozytywnym wnioskiem z tegorocznego badania AMO jest znaczne ograniczenie barier, które dotychczas zniechęcały fleet managerów do wybierania pojazdów w pełni elektrycznych. Najczęściej wymieniana – przez 62% ankietowanych – jest wysoka cena zakupu takiego samochodu. Niewystarczającą publiczną infrastrukturę do ładowania wskazało natomiast 58% przedstawicieli firm.

Znaczną poprawę widać jednak w dostępności punktów ładowania w biurach (spadek wskazań z 63% na 51%) i domach użytkowników (spadek z 54% na 36%). Problemem przestał być już także niewielki wybór modeli pojazdów elektrycznych, wskazywany obecnie przez 36% fleet managerów wobec 45% rok wcześniej.

JAKIE CZYNNIKI ZNIECHĘCAJĄ DO WDROŻENIA SAMOCHODÓW W PEŁNI ELEKTRYCZNYCH WE FLOCIE?

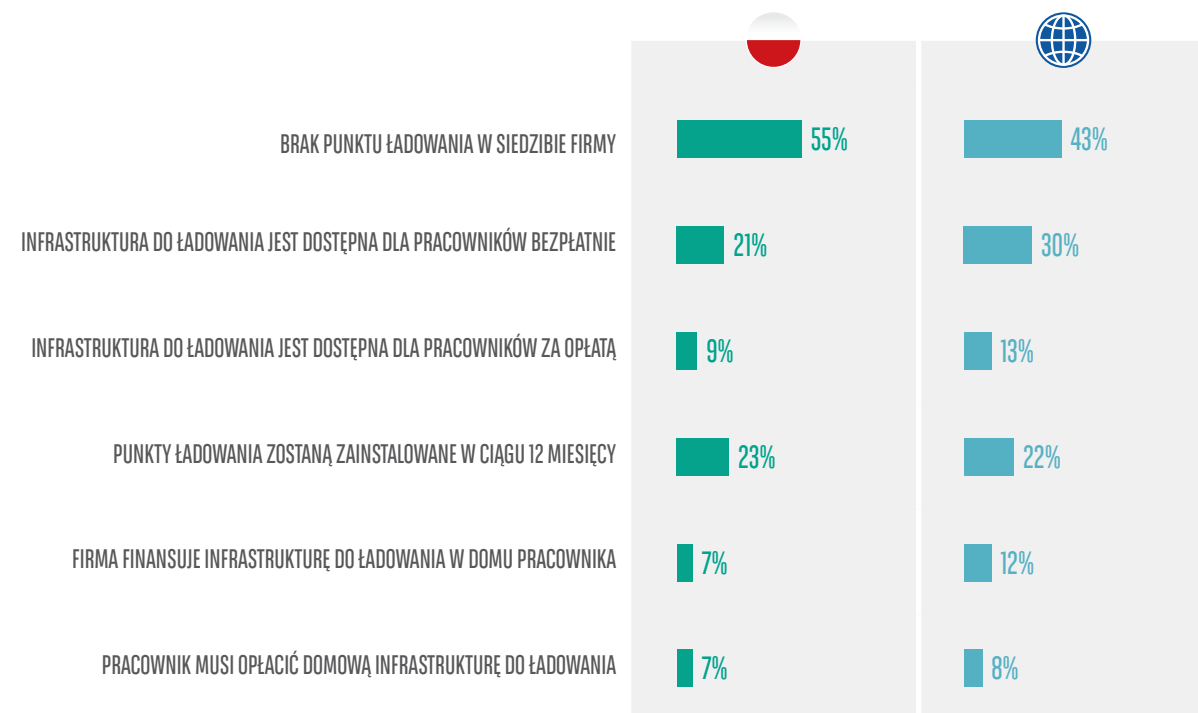
TOP3



W ankiecie „Barometru flotowego” zadano pytanie o dostępność punktów ładowania samochodów elektrycznych w firmach. Wynika z niego, że w Polsce ponad połowa firm nie oferuje pracownikom żadnego rodzaju infrastruktury przeznaczonej dla zeroemisyjnych samochodów. Dla porównania, w Europie takich rozwiązań nie stosuje 43% przedsiębiorstw.

Niemal co czwarta firma w naszym kraju planuje instalację punktów ładowania w ciągu 12 miesięcy, a co piąta już oferuje pracownikom możliwość nieodpłatnego ładowania pojazdów elektrycznych.

PUNKTY ŁADOWANIA SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH W FIRMACH



Maciej Mazur
Dyrektor Zarządzający

POLSKIE STOWARZYSZENIE PALIW
ALTERNATYWNYCH (PSPA)

Mimo ogólnego spadku sprzedaży w sektorze motoryzacyjnym, rok 2020 przyniósł przełom na europejskim rynku zeroemisyjnego transportu – po raz pierwszy w historii udział pojazdów całkowicie elektrycznych (BEV) oraz hybryd typu plug-in (PHEV) w rejestracji nowych samochodów osobowych przekroczył 10%. Ten trend znalazł swoje odbicie również w Polsce. Z prowadzonego przez PSPA oraz PZPM „Licznika elektromobilności” wynika, że w 2020 r. liczba rejestracji BEV i PHEV w naszym kraju wzrosła aż o 140% r/r. Do osiągnięcia tak dobrego wyniku po raz kolejny przyczynili się przedsiębiorcy. Wzrost zainteresowania elektryfikacją firmowych flot wynika z szeregu różnych czynników. Oferta samochodów z napędem elektrycznym staje coraz bardziej atrakcyjna, zarówno pod względem liczby modeli, jak i parametrów użytkowych. EV są już dostępne w praktycznie każdym segmencie rynku – od pojazdów miejskich po dostawcze – co stanowi odpowiedź na potrzeby zdecydowanej większości przedsiębiorców. Co więcej,

pojazdy elektryczne w wielu przypadkach pod względem TCO (całkowitego kosztu posiadania) stanowią bardziej opłacalną opcję niż ich konwencjonalne odpowiedniki. Bardzo duże znaczenie dla wzrostu tempa elektryfikacji ma również wzrost świadomości proekologicznej, wyrażającej się zarówno w strategiach wielu firm, jak i preferencjach ich klientów. Wynik osiągnięty w 2020 r. mógłby być jednak zdecydowanie lepszy, gdyby pilotażowe programy wsparcia NFOŚiGW uwzględniły w gronie potencjalnych beneficjentów także przedsiębiorców nabywających elektryczne samochody osobowe kategorii M1 oraz dopuszczały finansowanie dotowanego pojazdu w formie leasingu operacyjnego oraz najmu długoterminowego. To właśnie rozszerzony (m.in. o dopłaty do prywatnej infrastruktury ładowania) i zoptymalizowany system subsydiów może stać się kolejnym istotnym czynnikiem stymulującym wzrost zainteresowania elektromobilnością wśród polskich przedsiębiorców w 2021 roku.

Infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych w Polsce wciąż się rozwija. Mimo że jesteśmy na początku jej intensywniej rozbudowy, paradoksalnie już dziś statystyki pokazują, że Polska jest jednym z najlepiej wyposażonych krajów w Europie pod względem stosunku liczby ładowarek do liczby pojazdów elektrycznych. Na jeden punkt ładowania w Polsce przypada około czterech w pełni elektrycznych samochodów, a aż 33% wszystkich stacji ładowania stanowią szybkie ładowarki.

Istotnym trendem z perspektywy dalszego rozwoju infrastruktury jest rosnące zainteresowanie stacjami ładowania wśród podmiotów niebędących operatorami sieci ładowania. Coraz częściej na stacje ładowania w swojej lokalizacji decydują się centra handlowe, hotele, restauracje, właściciele prywatnych parkingów lub zarządcy budynków komercyjnych. Patrząc na strukturę naszej sieci, już ponad 53% ładowarek znajduje się właśnie

na parkingach przy centrach i galeriach handlowych, a co szósta ładowarka w biurowcu lub na terenie kompleksu biurowego. To właśnie dzięki takim inwestycjom kierowcy mają możliwość doładowania swojego pojazdu w trakcie wykonywania codziennych obowiązków.

Warto również podkreślić, że najdogodniejszym miejscem do ładowania pojazdów elektrycznych jest miejsce zamieszkania oraz praca, gdzie możemy pozostawić pojazd na dłużej. Tym samym istotne jest, aby przedsiębiorcy tworzyli infrastrukturę ładowania dla pracowników na terenie kompleksów biurowych i parkingów, umożliwiając tym samym pracownikom ładowanie pojazdu podczas pobytu w pracy.

Publiczne stacje służą zatem do doładowania pojazdu w ciągu dnia lub podczas dłuższych tras, a ich ilość i rozmieszczenie pozwala już dziś na swobodne podróże zarówno na krótkie, jak i dłuższe dystanse po Polsce.



Rafał Czyżewski,
Prezes
GREENWAY POLSKA

,



Andrzej Gemra,
Ekspert ds. Public Affairs &
Promocji Elektromobilności
RENAULT POLSKA

“

Coraz szersza gama modeli dostępnych już praktycznie w każdym segmencie rynku, większa świadomość ekologiczna managerów flot, polityka ekologiczna firm – to niewątpliwie przyczyna dużego tempa wzrostu sprzedaży samochodów elektrycznych. Do tego wzrostu przyczyniły się też rosnące wymagania regulacyjne dotyczące dopuszczalnych poziomów emisji CO2 generowanych przez transport. Jednak średni udział aut elektrycznych w rynku europejskim (bez uwzględnienia Norwegii i Holandii) wyniósł w 2020 roku tylko 5%. Przykład Norwegii i Holandii – krajów z kompleksową polityką promującą zakup i użytkowanie samochodów niskoemisyjnych – pokazuje, że możliwy jest już dzisiaj ponad 50-procentowy udział samochodów elektrycznych. Polska pod tym względem jest jeszcze na początku drogi. Obok „klasycznych” barier rozwoju elektromobilności – ceny zakupu, niewystarczającej infrastruktury – brak jest wielu rozwiązań prawnych mających istotny wpływ na ten rozwój. Mamy nadzieję, że nowelizowana ustawa o elektromobilności

poprawi tę sytuację. Najistotniejszym czynnikiem rozwoju ekologicznego transportu pozostanie jednak kwestia ekonomiczna. Wprowadzenie dopłat bezpośrednich i objęcie nimi wszystkich podmiotów gospodarczych będzie miało największy wpływ na koszty użytkowania TCO. Polityka fiskalna związana z użytkowaniem takich samochodów, między innymi przez pracowników ładujących pojazdy w domu, a także ułatwienia przy instalacji punktów ładowania na parkingach należących do firm, to również czynniki, które mogą w miarę szybko przyczynić się do tego rozwoju. Wprowadzenie stref czystego transportu w miastach może natomiast przyspieszyć elektryfikację floty samochodów dostawczych – nawet przy stosunkowo małym zasięgu jaki mają te pojazdy dzisiaj. Marka Renault ma już samochody w 100% elektryczne w każdym segmencie: osobowe Renault Zoe, furgonetka Kangoo electric i duży furgon Master electric, a także samochody zelektryfikowane: hybrydy i hybrydy plug-in. W 2022 roku każdy model będzie występował w wersji z napędem elektrycznym lub zelektryfikowanym.

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



WSPÓLDZIELENIE/WYNAJEM ROWERÓW (LUB INNYCH JEDNOŚLADÓW): 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 PRZEZ 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

JUŻ ZA TRZY LATA POLSKIE FIRMY MOGĄ ZNALEŻĆ SIĘ W CZOŁÓWCE POD WZGLĘDEM STOSOWANIA ALTERNATYWNYCH FORM MOBILNOŚCI WE FLOTACH. OBECNIE KORZYSTA Z NICH JUŻ 62% PRZEDSIĘBIORSTW. NA DUŻY WZROST ZAINTERESOWANIA TAKIMI ROZWIĄZANAMI W OSTATNIM ROKU WPŁYW MIAŁA PANDEMIA COVID-19.

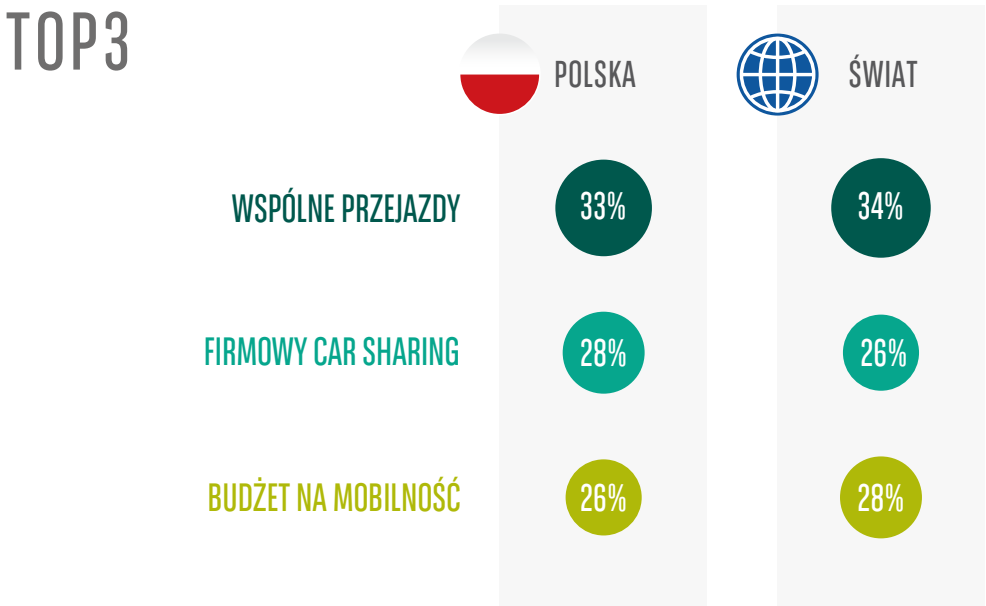


ALTERNATYWNE FORMY MOBILNOŚCI

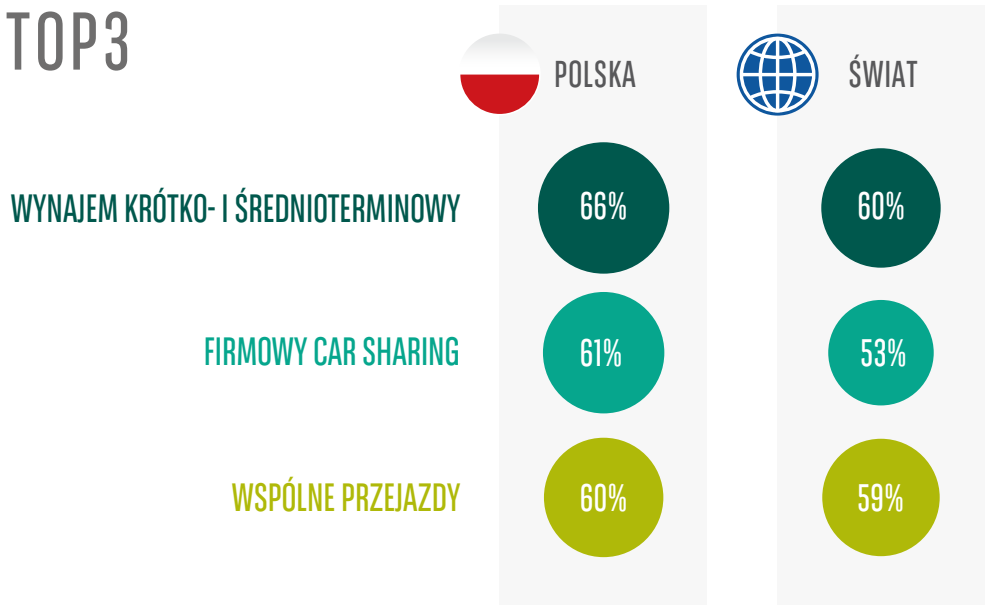
CO NAJMNIEJ JEDNO WDROŻONE ROZWIĄZANIE



NAJPOPULARNIEJSZE ROZWIĄZANIA WDROŻONE W POLSKICH FIRMACH



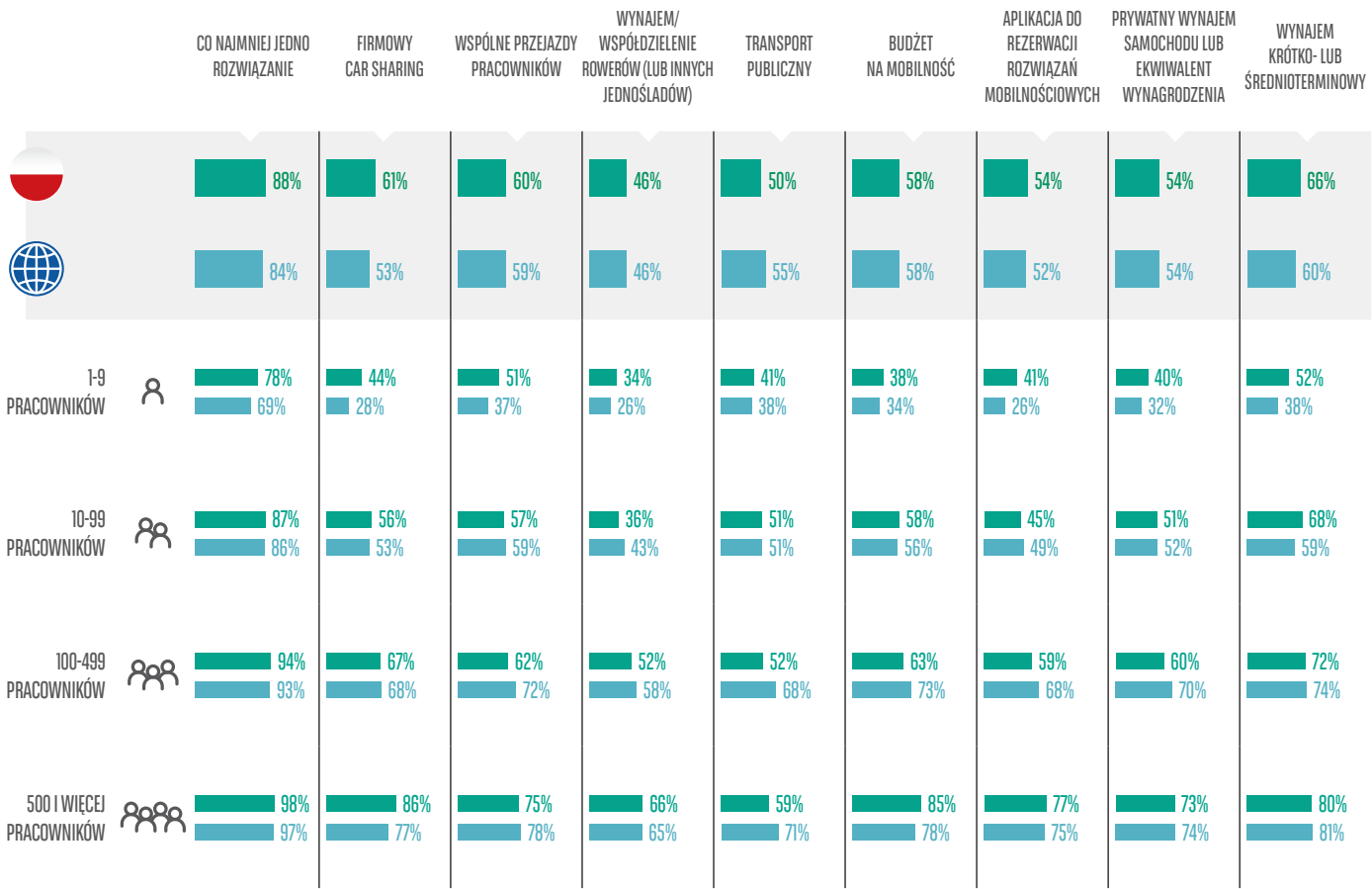
NAJPOPULARNIEJSZE ROZWIĄZANIA WDROŻONE W POLSKICH FIRMACH



Rok 2020 był dla mobilności w firmach niczym trzęsienie ziemi. Uziemienie wielu flot podczas kolejnych lockdownów, przeplatane z próbami powrotu firm do normalnego funkcjonowania – to okoliczności, o których wcześniej fleet managerowie nie musieli myśleć. Wraz z pandemią COVID-19 pojawiły się nowe potrzeby – zapewnienie pracownikom bezpiecznego dojazdu do pracy, szybkie powiększenie floty mimo problemów z dostawami samochodów czy konieczność korzystania z dodatkowych pojazdów tylko przez określony czas. Mobilność w firmach stała się

tematem strategicznym, szczególnie w perspektywie krótko- i średnioterminowej, co wiązało się z wieloma trudnymi wyzwaniami. Wszystkie te okoliczności przyczyniły się do wzrostu zainteresowania alternatywnymi rozwiązaniami w zakresie mobilności w firmach. W 2020 roku na transport inny niż klasycznie rozumiany samochód służbowy zdecydowało się już 62% polskich firm, a w ciągu trzech lat ta liczba może wzrosnąć do 88%. Taki skok oznaczałby wynik wyższy od europejskiej średniej oraz szóste miejsce wśród 20 badanych krajów.

POTENCJAŁ ROZWOJU MOBILNOŚCI ALTERNATYWNEJ W PERSPEKTYWIE 3 LAT WYNIKI BADANIA AMO 2021



Wyniki najnowszego badania AMO pokazują, że każda z alternatywnych form mobilności w ciągu ostatniego roku zyskała na popularności w polskich przedsiębiorstwach. Co trzecia firma (wzrost o 13 punktów procentowych) korzystała ze wspólnych dojazdów pracowników, w 28% flot (wzrost o 10 pp) funkcjonował firmowy system car sharingu, a 26% firm wybrało budżet na mobilność (15 pp więcej rok do roku).

Według deklaracji fleet managerów, w ciągu kolejnych trzech lat możemy się spodziewać jeszcze większego przyspieszenia w segmencie alternatywnych form mobilności. Prawdziwy skok czeka wynajem średnioterminowy (Mid-Term Rental). Obecnie z tego rozwiązania korzysta co piąta firma, a w ciągu trzech lat może być ono wdrożone w dwóch przedsiębiorstwach na trzy.

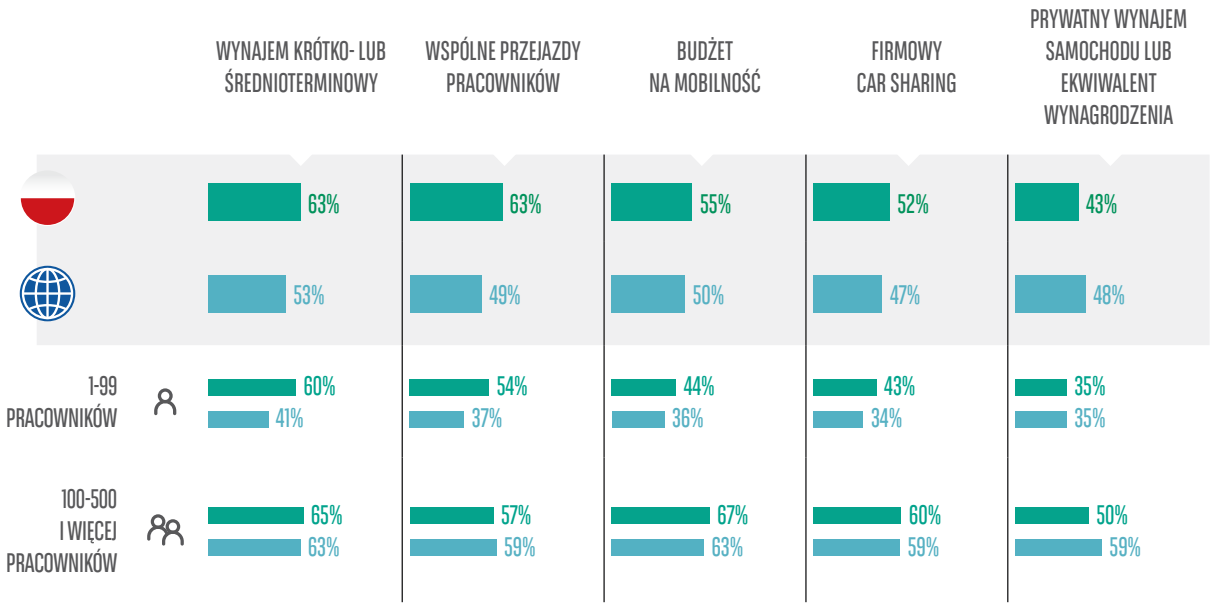
Także rozwiązania, które od niedawna funkcjonują na polskim rynku będą w najbliższych latach zyskiwać silną pozycję. W ciągu trzech lat 46% firm będzie udostępniać pracownikom opcję

wynajmu lub współdzielenia roweru albo innych rozwiązań mikromobilnościowych, z czego 17% już wdrożyła te rozwiązania. Wynajem prywatny ma być dostępny w 54% firm, a obecnie taką możliwość oferuje 15% przedsiębiorstw. Do końca 2023 roku w co drugiej polskiej flocie może też już funkcjonować aplikacja do rezerwacji rozwiązań mobilnościowych oferowanych pracownikom, z czego 20% firm już to narzędzie stosuje.

Fleet managerowie zostali także zapytani o to, czy kierowcy w ich firmach byliby zainteresowani całkowitą lub częściową zamianą standardowego samochodu służbowego na jedno z alternatywnych rozwiązań. Najmniejszy problem stanowiłoby wprowadzenie aut w wynajmie średnioterminowym – 63% ankietowanych wskazało to rozwiązanie. Ponad połowa wybrała natomiast wspólne przejazdy pracowników, budżet na mobilność i firmowy car sharing. Zdecydowanie większą gotowość do takich zmian widać w większych przedsiębiorstwach, zatrudniających powyżej 100 pracowników.

GOTOWOŚĆ KIEROWCÓW DO CZĘŚCIOWEGO LUB CAŁOŚCIOWEGO ZASTĄPIENIA SAMOCHODU SŁUŻBOWEGO ALTERNATYWNYMI ROZWIĄZANAMI

WYNIKI BADANIA AMO 2021



W polskich flotach wyraźnie widać coraz rosnącą skłonność do dywersyfikacji. Klasycznie rozumiany samochód służbowy wielu firmom już nie wystarcza, a pandemia COVID-19 dodatkowo pogłębiła zapotrzebowanie na inne formy mobilności. Na rynku istnieją już odpowiedzi na wiele aktualnych potrzeb, dopasowane do różnych modeli biznesowych. Zdecydowanie najważniejsza jest dziś skuteczność – bezpieczne dotarcie do celu w jak najkrótszym czasie. By to osiągnąć, firmy oddają czasem decyzje dotyczące wyboru środka transportu pracownikom. W ramach budżetu na mobilność mogą oni sami ocenić czy w konkretnej sytuacji lepiej będzie jechać taksówką, komunikacją miejską czy elektryczną hulajnogą. Fleet managerowie chcą także coraz bardziej zwiększać efektywność flot, dlatego na popularności zyskuje firmowy car sharing. Dzięki temu rozwiązaniu samochody znacznie mniej czasu spędzają na parkingu, a dostęp do pojazdów ma większe grono pracowników. Warto

zwrócić uwagę, że w ciągu ostatniego roku ewoluowało także pojęcie floty firmowej. Nie odnosi się już ono wyłącznie do samochodów, ponieważ pracownicy coraz częściej mogą już korzystać m.in. z rowerów. Są one odpowiedzią na potrzebę bezpiecznego dojazdu związaną z pandemią, ale także na ogólny trend dbania o dobrą kondycję i zdrowie. Atrakcyjny pojazd, taki jak rower elektryczny, może też być narzędziem motywacyjnym – benefitem, który pomoże zatrzymać w firmie najlepszych pracowników i wyróżnikiem na rynku pracy. Podobnie jest w przypadku wynajmu pracowniczego. Możliwość wynajmu konsumenckiego jest dostępna na rynku dla każdej osoby prywatnej, jednak korzystanie z tej usługi za pośrednictwem pracodawcy zapewnia preferencyjne warunki umowy. Jak pokazuje badanie AMO, zapotrzebowanie na alternatywne formy mobilności w firmach będzie bardzo szybko rosnąć, a pandemia COVID-19 to obecnie bardzo istotny katalizator zmian w tym obszarze.

Brakujący komentarz



Radosław Kitala,
Consultant & AMO Manager
ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

”

Telematyka, cyfrowe narzędzia i samochody online

64% POLSKICH FIRM WYKORZYSTUJE NARZĘDZIA TELEMATYCZNE DO MONITOROWANIA ZUŻYCIA PALIWA I STYLU JAZDY KIEROWCÓW. POŁOWA Z NICH ROBI, TO BY POPRAWIĆ ZACHOWANIE I BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCÓW

W odróżnieniu od poprzednich edycji badania, w tym roku zagadnienia związane z telematyką we flotach badano nieco inaczej. Jeszcze kilka lat temu wszelkie dane gromadzone przez pokładowy komputer pojazdu wymagały zewnętrznego urządzenia do przestania ich dalej, np. do fleet managera. Obecnie coraz więcej pojazdów ma wbudowane systemy pozwalające na gromadzenie, analizowanie i udostępnianie danych dotyczących zużycia paliwa, stylu jazdy kierowcy czy położenia pojazdu. Dlatego też w tym roku z pytania o rozwiązania telematyczne zniknęło pytanie o urządzenie (box), zaś pojawiła się kategoria samochodów online, podłączonych do sieci (connected vehicles). Naturalnie miało to wpływ na znaczące zwiększenie odsetka badanych firm, które potwierdzają wykorzystywanie rozwiązań telematycznych, rozumianych w ten sposób.

64% polskich firm deklaruje wykorzystanie cyfrowych narzędzi do monitorowania pozycji i stanu pojazdów. To wynik wyższy niż średnia dla pozostałych krajów, gdzie wykorzystanie takiej technologii deklaruje 56% firm. Im większa firma, tym więcej pozytywnych odpowiedzi dotyczących wykorzystania telematyki. W małych firmach, poniżej 10 pracowników, pozycje i stan pojazdów śledzi 42% firm, zaś wśród największych przed-

siębiorstw, zatrudniających więcej niż 500 osób, niemal 9 na 10 firm deklaruje wykorzystanie systemów telematycznych w zarządzaniu flotą.

Wśród firm, w których dominują floty samochodów osobowych, 54% zamontowało urządzenia telematyczne w autach wykorzystywanych do celów służbowych, a 45% w pojazdach serwisowych. W przypadku flot samochodów dostawczych, 57% firm korzysta z pojazdów wyposażonych w urządzenia nadzorujące kierowcę i samochód.

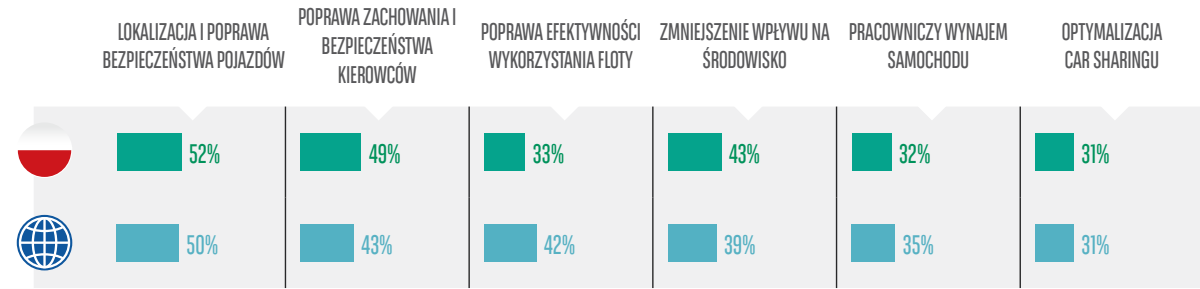
Powody, dla których polskie przedsiębiorstwa wykorzystują w rozwiązaniach telematyczne, są podobne, zarówno dla większych i mniejszych firm. Ponad połowa (52%) monitoruje położenie pojazdów by poprawić bezpieczeństwo, zaś niemal połowa (49%) oczekuje, że telematyka pozwoli poprawić zachowanie i sposób jazdy kierowców. 44% firm chce w ten sposób wyeliminować niepożądane wykorzystanie samochodów. Średnio co trzecie przedsiębiorstwo oczekuje poprawy efektywności wykorzystania floty, przy czym odsetek takich odpowiedzi jest większy w przypadku dużych firm (38%), niż mniejszych (26%). Średnio 43% firm chce w ten sposób wpłynąć na zmniejszenie kosztu użytkowania firmowych samochodów.

Odsetek przedsiębiorstw wykorzystujących rozwiązania elektroniczne do zarządzania flotą może w przyszłości wyraźnie wzrosnąć. Jak wynika z badania, 70% firm jest zainteresowanych wdrożeniami systemów, które mogą obniżyć koszty i poprawić bezpieczeństwo, przy czym najczęściej takich odpowiedzi udzieliły firmy średnie (72%) i duże (84%). Warto mieć na uwadze, że ta odpowiedź dotyczy systemów montowanych fabrycznie w pojazdach.

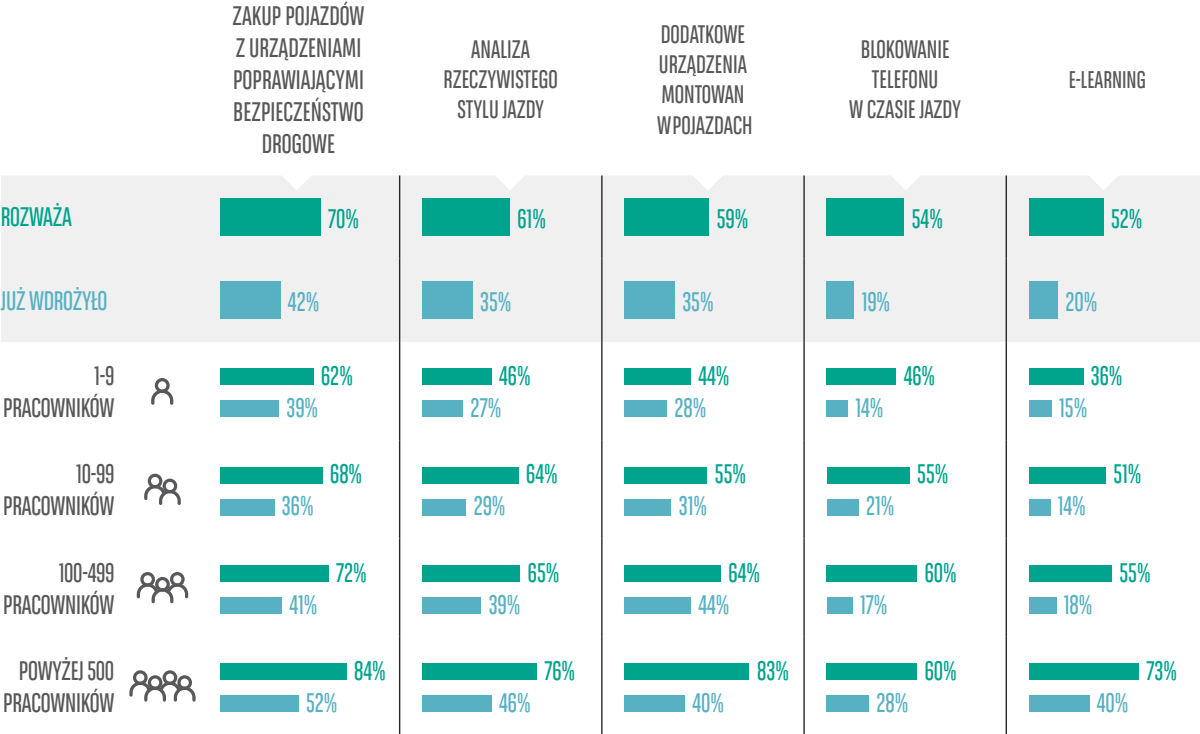
Urządzenia do śledzenia stylu jazdy na żywo chce mieć w ciągu najbliższych trzech lat 61% ankietowanych fleet managerów, zaś z urządzeń

montowanych dodatkowo w pojazdach zamierza korzystać 59% przedsiębiorstw. Na dziś urządzenia z tych kategorii ma 35% firm. Co ciekawe, obecnie już w 19% flot stosowane są blokady służbowego smartfona na czas jazdy (więcej o 6 punktów procentowych niż rok wcześniej), a w przyszłości blokadę telefonów chce stosować 54% ankietowanych firm. Wyraźnie wzrosła popularność elearningu do poprawy bezpieczeństwa i stylu jazdy kierowców. Obecnie odsetek takich odpowiedzi wynosi 20% wobec 11% rok wcześniej. Wzrost znaczenia szkoleń on-line może być również ubocznym efektem pandemii COVID-19.

CEL WDROŻENIA TELEMATYKI



DZIAŁANIA FIRM DLA POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA KIEROWCÓW FLOTOWYCH



Brakujący komentarz

PERSPEKTYWY FINANSOWANIA FLOT

W CIAGU TRZECH NAJBLIŻSZYCH LAT NAJSILNIEJSZE PERSPEKTYWY WZROSTU MA WYNAJEM DŁUGOTERMINOWY. SZCZEGÓLNIE DOTYCZY TO DUŻYCH FIRM (POWYŻEJ 500 PRACOWNIKÓW), WŚRÓD KTÓRYCH 8 NA 10 DEKLARUJE ZAMIAR WYKORZYSTANIA TEJ FORMY FINANSOWANIA.

Jak wynika z badania Arval Mobility Observatory, popularność leasingu i wynajmu w Polsce rośnie kosztem zakupu ze środków własnych. Zjawisko to nie dotyczy jedynie mikrofirm (od 1 do 9 pracowników), w których obie wspomniane formy finansowania są wykorzystywane w takim samym stopniu. Jednak nawet w najmniejszych firmach widać spadek zainteresowania samodzielnym finansowaniem zakupu auta (z 51% w raporcie z 2020 roku do 44% w badaniu AMO 2021).

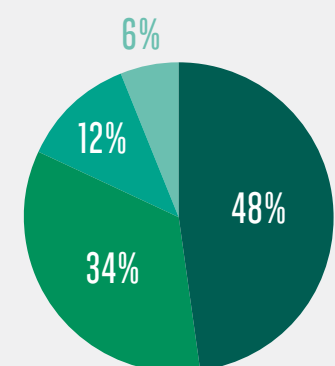
W ostatnim roku w polskich firmach przeważały auta finansowane leasingiem, który wybrało 48% badanych firm. Na drugim miejscu – w 34% przedsiębiorstw – znajduje się samodzielny zakup. Kolejne miejsca zajmują wynajem długoterminowy (12%) i kredyt samochodowy (6%). Z kredytu znacznie częściej korzystają mikroprzedsiębiorcy (9%) i małe firmy (8%) niż przedsiębiorstwa średnie (2%) i duże (3%).

METODY FINANSOWANIA SAMOCHODÓW FIRMOWYCH

WYNIKI BADANIA AMO 2021



- LEASING
- ZAKUP ZE ŚRODKÓW WŁASNYCH
- WYNAJEM DŁUGOTERMINOWY
- KREDYT SAMOCHODOWY

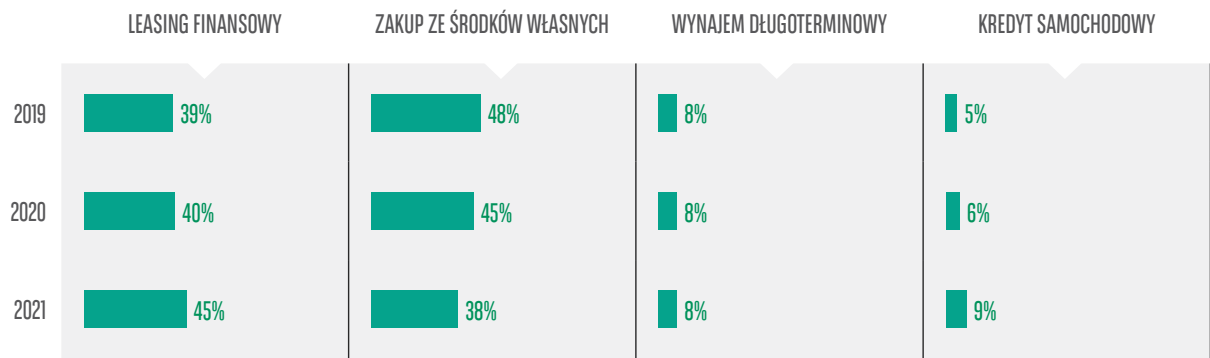


W małych firmach (od 10 do 99 zatrudnionych) pogłębił się trwający od 2018 roku spadek zakupów ze środków własnych (z 44 do 29%).

Wyraźnie wzrosło natomiast zainteresowanie leasingiem (z 46% w raporcie z 2020 roku do 52% w badaniu AMO 2021).

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

WYNIKI BADANIA AMO 2021



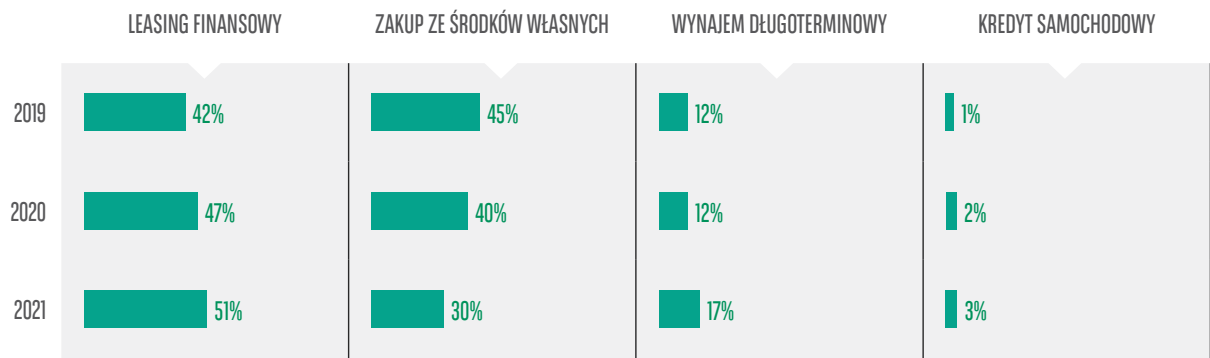
Popularność wynajmu długoterminowego najbardziej zwiększyła się w średnich firmach (od 100 do 499 zatrudnionych). W ciągu ostatniego roku wzrost popularności tego sposobu finansowania sięgnął 10 punktów procentowych (z 9 do 19%). Równocześnie zainteresowanie samodzielnym zakupem w tej grupie firm spadło z 40 do 29%.

Największe firmy (ponad 500 pracowników)

wyraźnie rzadziej budują swoje floty pojazdów poprzez samodzielny zakup (spadek z 47% w 2018 roku do 31% w badaniu AMO 2021). W tym samym czasie aż o 17 punktów procentowych wzrósł w nich udział leasingu – z 35 do 51%. W ciągu ostatniego roku z 1 do 3% wzrosło też znaczenie kredytu samochodowego. Zainteresowanie wynajmem długoterminowym w największych firmach utrzymało się na poziomie 15%.

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

WYNIKI BADANIA AMO 2021



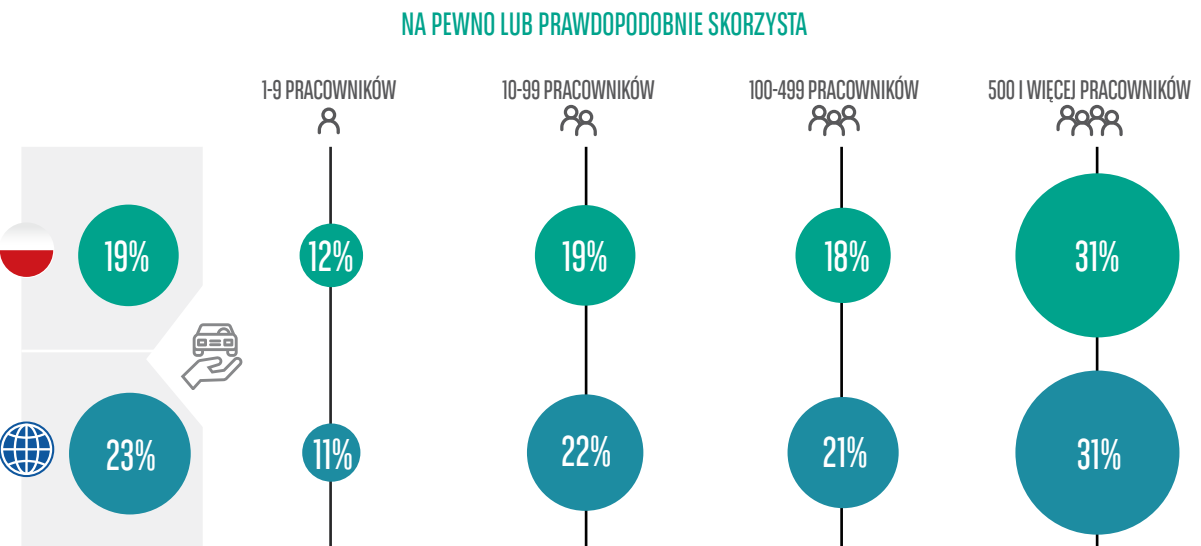
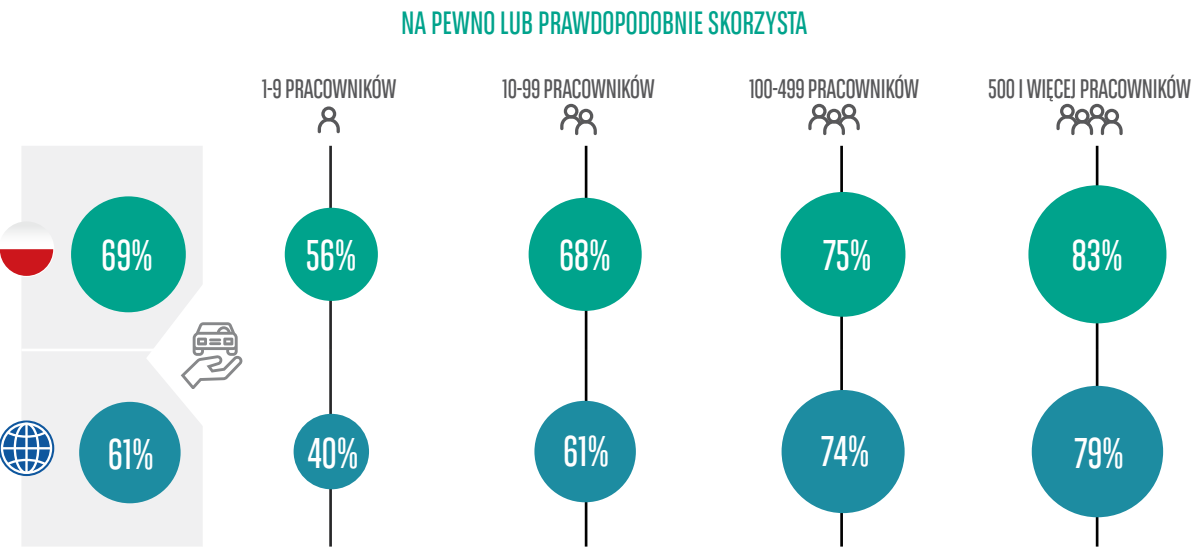
Z badania AMO wynika, że w najbliższych latach najsilniejsze perspektywy wzrostu ma wynajem długoterminowy. Szczególnie dotyczy to dużych firm (powyżej 500 pracowników), wśród których 8 na 10 deklaruje zamiar wykorzystania tej formy finansowania. Zamiar korzystania z wynajmu długoterminowego w ciągu najbliższych 3 lat zadeklarowało 69% badanych firm w Polsce i 61%

w pozostałych badanych krajach, z czego na pewno skorzysta z niego 19% badanych firm w naszym kraju i 23% w innych państwach.

Przedsiębiorstwa są też coraz bardziej zainteresowane oferowaniem swoim pracownikom wynajmu pojazdów jako dodatkowego benefitu. Wprowadzenie takiej usługi rozważa aż 54% badanych firm.

ZAINTERESOWANIE FIRM KORZYSTANIEM Z WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO

WYNIKI BADANIA AMO 2021



Polscy fleet managerowie zostali zapytani także o to, skąd najczęściej czerpią wiedzę, gdy podejmują decyzję o sposobie finansowania pojazdów firmowych. Informacje pozyskują przede wszystkim od firm leasingowych (60%), dealerów samochodowych (55%) i banków (38%). W Polsce w porównaniu do innych krajów widać też dużo większe znaczenie internetowych źródeł. W szczególności dotyczy

to mikro- i małych przedsiębiorstw. Pod tym względem różnica między Polską a pozostałymi państwami wynosi od 9 do 18 punktów procentowych w zależności od rodzaju internetowego kanału komunikowania (strony producentów aut i dealerów, strony firm leasingowych, strony banków, blogi, social media, specjalistyczne portale samochodowe i magazyny motoryzacyjne online).



Brakujący komentarz



STRUKTURA RYNKU

Pandemia COVID-19, jak w przypadku większości branż, nie pozostała bez znaczenia dla rynku motoryzacyjnego. Według podsumowań Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego przygotowanych na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, w ciągu całego 2020 r.

przybyło 487 996 samochodów osobowych i dostawczych do 3,5 t. Było to mniej o 22,0% (-137 437 szt.) niż w 2019 roku. Spadki w rejestracji nowych aut osiągnęły w II kw. 2020 roku niespotykane wcześniej poziomy -46,7%.

PIERWSZE REJESTRACJE NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I DOSTAWCZYCH DO 3,5T

POLSKI ZWIĄZEK PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO NA PODSTAWIE DANYCH CEPIK

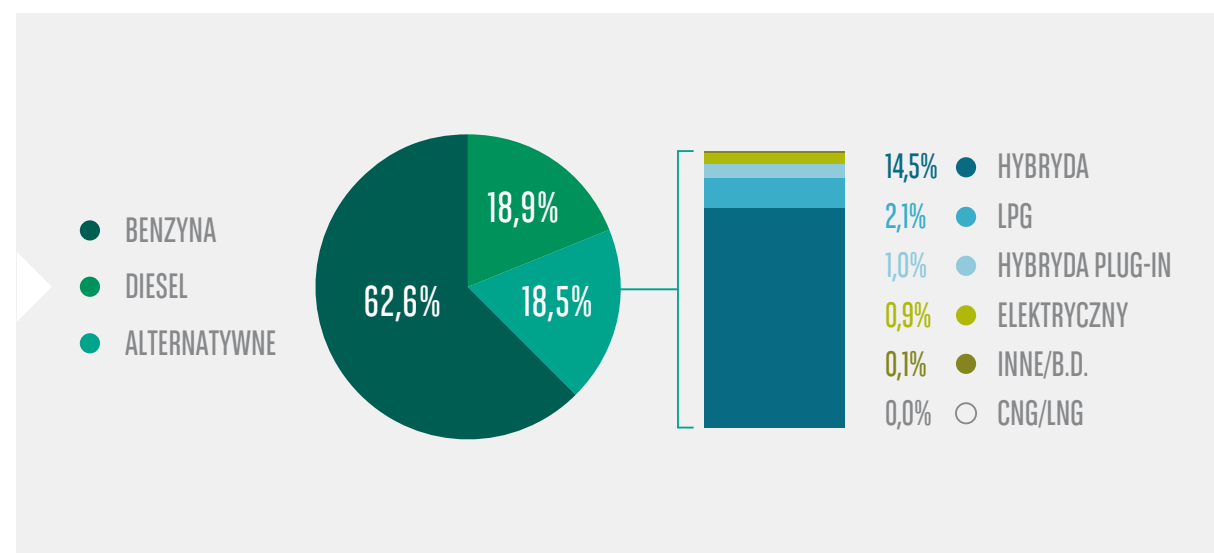
	2020	2019	% ZMIANA R/R
SAMOCHODY OSOBOWE 	428 347	555 598	-22,9%
SAMOCHODY DOSTAWCZE DO 3,5T 	59 649	69 872	-14,6%
RAZEM	487 996	625 470	-22,0%

Na lepszy wynik sprzedaży nowych aut pod koniec ubiegłego roku wpłynęło m.in. wprowadzenie od stycznia 2021 roku kolejnych wyższych wymogów związanych z czystością spalin (limit 95 g CO2 na kilometr). Dzięki temu spadek w IV kw. 2020 roku wyniósł już tylko -6,7%. Spadki nowych rejestracji dotyczyły marek popularnych (-26%)

i marek premium (-4,8%). Patrząc na rynek nowo zarejestrowanych aut według rodzaju paliwa, w 2020 roku mniejszy był udział samochodów z napędem benzynowym (62,6% rynku) i diesli (18,9% rynku). Wzrósł za to udział hybryd oraz samochodów z napędem elektrycznym lub hybrydowym plug-in.

STRUKTURA RYNKU WG RODZAJU PALIWA

POLSKI ZWIĄZEK PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO NA PODSTAWIE DANYCH CEPIK



Liderem rynku samochodów osobowych z udziałem 14,32% została Toyota. Na pozycji wicelidera znalazła się Skoda – 13,2%. Na trzecim miejscu uplasował się Volkswagen, którego udział w polskim rynku wyniósł 8,7%. Na czwartej pozycji była KIA – 5,6%, a na piątej Renault – 4,9%. W rankingu najczęściej kupowanych w 2020 roku modeli czołówkę tworzą: Skoda Octavia, Toyota Corolla i Toyota Yaris.

Tytuł lidera rynku samochodów dostawczych w 2020 roku utrzymało Renault z udziałem na poziomie 15,0%. W tym segmencie czołówkę modeli tworzą: Renault Master, Mercedes-Benz Sprinter i Iveco Daily. Na kondycję tego rynku pozytywny wpływ ma rozwój sektora e-commerce, związany ze zwiększonym zapotrzebowaniem na zakupy internetowe w czasie pandemii.

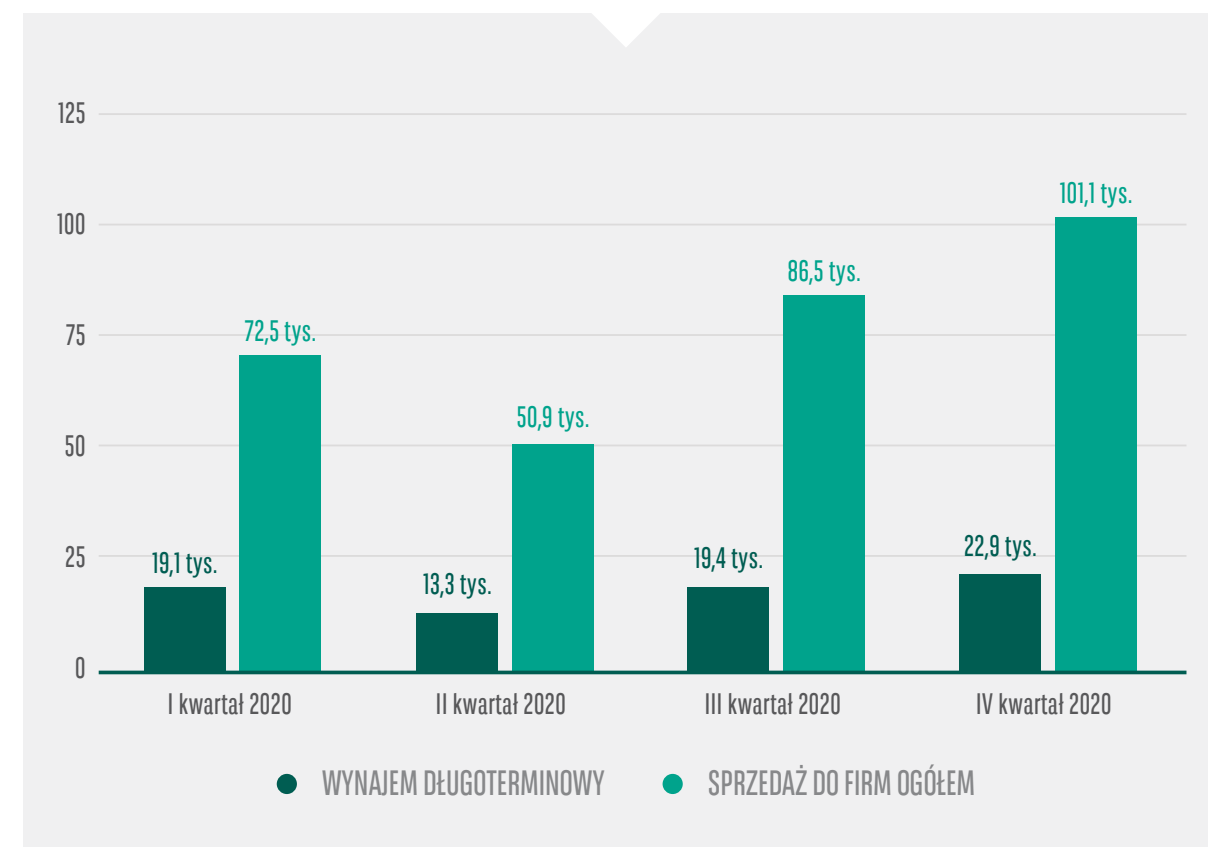
Nadal 2/3 nabywców samochodów w Polsce

tworzą klienci instytucjonalni wśród których niezmienne dominują firmy leasingowe oraz firmy wynajmu. COVID-19 odcisnął oczywiście piętno na całej branży, ale największe szkody odniósł segment rent-a-car (wypożyczalnie samochodów), który odnotował spadek wynoszący -17,3% r/r. Stosunkowo najlepiej rok 2020 przetrwały firmy oferujące wynajem długoterminowy, choć i tu widać znaczne spowolnienie. Dotychczas kategoria ta mogła się cieszyć dwucyfrowymi wzrostami. Tymczasem, zgodnie z danymi opublikowanymi przez Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów, wynajem długoterminowy samochodów w Polsce zakończył rok 2020 ze wzrostem łącznej floty o 2% r/r.

W 2020 roku w wynajmie długoterminowym znalazło się co czwarte nowe auto osobowe nabywane przez przedsiębiorców w Polsce.

WIELKOŚĆ SPRZEDAŻY NOWYCH AUT OSOBOWYCH DO FIRM W POLSCE

POLSKI ZWIĄZEK WYNAJMU I LEASINGU POJAZDÓW/ IBRM SAMAR



Zarówno w branży motoryzacyjnej, jak i leasingowej widać optymizm, jeśli chodzi o prognozy na 2021 rok. Według oceny Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów, w ostatnim kwartale 2020 roku rynku motoryzacyjnym, jak i w branży wynajmu długoterminowego będzie zależało od rozwoju sytuacji związanej z pandemią i od ograniczeń w działalności gospodarczej w pierwszej części bieżącego roku.

Wzrostów w sprzedaży i rejestracji nowych aut spodziewa się też IBRM Samar. Według prognoz instytutu, w 2021 roku w Polsce zarejestrowanych zostanie 467 tys. nowych samochodów osobowych (wzrost o 9,9%) i 63 tys. nowych samochodów dostawczych (wzrost o 8,6%).

Rok 2020 był dla rynku motoryzacyjnego czasem silnych doświadczeń. Pandemia nie tylko odcisnęła piętno na sprzedaży samochodów, zbijając ją do niespotykanie niskiego poziomu, ale wpłynęła na proces sprzedaży, przyspieszając jego cyfryzację o co najmniej 3 do 5 lat. Cyfrowy skok widoczny jest dziś zarówno w zachowaniu klientów, jak i wśród dealerów samochodowych oraz samych producentów. Na tle innych krajów Unii, polski rynek stracił relatywnie niewiele. Spadek na koniec 2020 roku był zbliżony do średniej europejskiej, ale pandemia nie ograniczyła potencjału sprzedażowego, który wciąż drzemie w naszym rynku. Widać to po wynikach uzyskiwanych w kolejnych miesiącach bieżącego roku. Zniesienie ograniczeń przy jednoczesnym rozwoju sprzedaży online pozwoliło na szybki powrót na ścieżkę wzrostu. Ostatni miesiąc pierwszego kwartału przyniósł wzrost na poziomie ponad 60%, przyczyniając się nie tylko do odwrócenia tendencji, ale również do osiągnięcia skumulowanego

wzrostu na poziomie niemal 10%, a więc zakładanego dla całego 2021 roku. Jaki będzie ostateczny rezultat, zależy od dalszego rozwoju sytuacji na rynku.

Wciąż patrzymy pozytywnie w przyszłość. Musimy jednak pamiętać, że wirus jeszcze się nie poddał, walka z nim nie została zakończona, a jego wpływ nie kończy się jedynie na ograniczeniach związanych z możliwością odwiedzenia salonu dealerskiego. Pandemia ograniczyła dostęp do niektórych komponentów samochodowych, co wpłynęło negatywnie na moce produkcyjne poszczególnych zakładów. To zaś przekłada się na podaż samochodów. Problemem mogą być też obostrzenia na granicach, które utrudniają transport i ograniczają dostęp do aut na rynku wtórnym. Te wszystkie czynniki mogą oddziaływać na rynek przez cały 2021 rok.



Wojciech Drzewiecki,
Prezes

INSTYTUT BADAŃ RYNKU MOTORYZACYJNEGO
SAMAR

”



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 14 państw Unii Europejskiej, w tym Polski, a także w Wielkiej Brytanii, 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.

