

2023

BAROMETR FLOTOWY

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

www.arval.pl



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

Arval Mobility
Observatory

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	02
2. NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI Z BADANIA	04
3. STRUKTURA FLOT	06
4. ELEKTROMOBILNOŚĆ	12
5. MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA	26
6. TELEMATYKA, CYFROWE NARZĘDZIA I SAMOCHODY ONLINE	34
7. PERSPEKTYWY FINANSOWANIA FLOT	40
8. STRUKTURA RYNKU	46
9. METODOLOGIA AMO	52

Robert Antczak

Dyrektor Generalny

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

Prezes Zarządu

POLSKI ZWIĄZEK WYNAJMU I LEASINGU POJAZDÓW (PZWLP)

Wstęp

Szanowni Państwo,

od wielu miesięcy, a nawet kilku lat, słyszymy o trudnym otoczeniu gospodarczym. W ciągu zaledwie trzech lat radziliśmy sobie z pandemią, galopującą inflacją i ze skutkami wojny, która nawiedziła Europę. Choć ekonomiści widzą już na horyzoncie wizję możliwego odbicia, na powrót do stabilnego otoczenia rynkowego przyjdzie nam jeszcze poczekać. Mimo tych niesprzyjających warunków, tegoroczny „Barometr Flotowy” przynosi powiew nadziei. Przedstawiciele polskich firm zapytani o planowany rozwój flot niezwykle rzadko odpowiadali, że planują je zmniejszać. Co więcej, niemal co trzeci respondent zadeklarował plany powiększenia parku pojazdów w najbliższych latach. Nasz optymizm przewyższa nastroje panujące w Europie. Ktoś mógłby zapytać, jakie ma to znaczenie w szerszym kontekście gospodarczym? Otóż najważniejszym powodem zwiększenia floty, który wskazywało aż 80% ankietowanych, jest planowany rozwój firmy. A to już deklaracja, która powinna cieszyć nas wszystkich.

Pozytywną informacją jest też rosnący udział alternatywnych napędów w polskich flotach. Już co druga firma deklaruje, że dysponuje co najmniej jednym zelektryfikowanym autem, gdy rok temu było to co trzecie przedsiębiorstwo. Pod względem wdrożenia we flotach samochodów w pełni elektrycznych jesteśmy niestety nadal daleko za europejskimi liderami. Ale z drugiej strony zaskakuje rosnący udział zeroemisyjnych pojazdów w mikroprzedsiębiorstwach. Główne bariery dla rozwoju elektromobilności w Polsce pozostają w ocenie managerów flot niezmiennie – wysokie ceny pojazdów i niewystarczająca infrastruktura ładowania. Cieszy to, że z roku na rok coraz mniej respondentów wskazuje te problemy, za to dziwić może wymieniany wąski wybór modeli aut elektrycznych, choć na rynku jest ich już ponad setka! Dla odmiany tym, co zachęca do elektryfikacji flot

jest w pierwszej kolejności potencjalna oszczędność na kosztach paliwa, a potem redukcja negatywnego wpływu firmy na środowisko.

Sklonność do oszczędności nie dziwi w kontekście aktualnej sytuacji gospodarczej, podobnie jak szukanie stabilnych i przewidywalnych sposobów na finansowanie flot. Wyniki „Barometru Flotowego” po raz pierwszy pokazały, że w przypadku nabywania nowych aut do floty, wynajem długoterminowy dorównał popularnością leasingowi finansowemu i zakupom pojazdów ze środków własnych. Odporność umowy wynajmu na inflację, stałe koszty i korzyści podatkowe z niego wynikające już teraz cieszą się ogromnym zainteresowaniem po stronie największych firm, ale te zalety dostrzegły też mikroprzedsiębiorstwa – 1 na 3 małe firmy chce skorzystać z tej formy finansowania w ciągu najbliższych trzech lat.

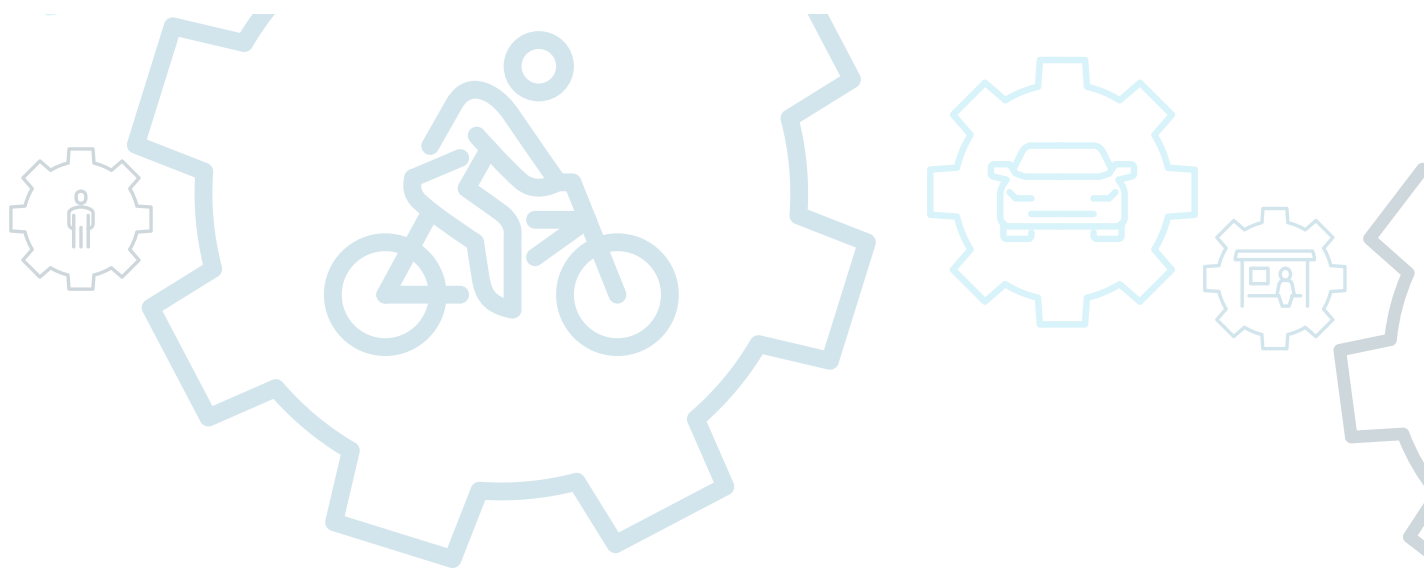
„Barometr Flotowy 2023” pokazał, że polscy fleet managerowie wciąż powoli przekonują się do form mobilności alternatywnych dla tradycyjnego samochodu służbowego. Niecałe 50% przedsiębiorstw w naszym kraju wdrożyło choć jedno rozwiązanie tego typu. Mamy jednak szansę dogonić Europę, ponieważ 3 na 4 ankietowanych rozważa wprowadzenie alternatywnych form mobilności w ciągu trzech lat. Dużego przyspieszenia możemy spodziewać się szczególnie w obszarze firmowego car sharingu.

Muszę przyznać, że rok temu mieliśmy duże obawy o to, jaki wpływ na polskie floty będzie miała trwająca przez lata trudna sytuacja gospodarcza. Najnowsze wyniki „Barometru Flotowego” utwierdzają nas w przekonaniu, że przedsiębiorcy w naszym kraju potrafią poradzić sobie z wieloma przeciwnościami, a firmy, wspierane przez właściwych partnerów biznesowych, mogą wciąż dynamicznie się rozwijać.

Zapraszam do lektury!



NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI Z BADANIA ARVAL MOBILITY OBSERVATORY





PLANY POWIĘKSZENIA FLOTY

30% badanych firm w Polsce
(vs **23%** w Unii Europejskiej)
zamierza powiększyć
park samochodowy
w najbliższych latach.



ELEKTROMOBILNOŚĆ

71% firm w Polsce
(vs **77%** w Unii Europejskiej)
chce korzystać ze
zelektryfikowanych aut osobowych,



35% zamierza wprowadzić
pojazdy czysto elektryczne.



eLCV

19% firm w Polsce
(vs **34%** w Unii Europejskiej)
rozważa wykorzystywanie
elektrycznych aut dostawczych,



3% już je ma.



TANIEJ ELEKTRYKIEM

39% firm w Polsce
(vs **30%** w Unii Europejskiej),
jako powód wprowadzenia
aut osobowych z alternatywnymi
napędami do flot podaje
oszczędność na paliwie.



ROŚNIE POPULARNOŚĆ WYNAJMU

29% firm w Polsce
korzysta z wynajmu
długoterminowego pojazdów.
Ta forma finansowania
zrównała się z leasingiem
i zakupem aut.



ALTERNATYWNA MOBILNOŚĆ

75% firm w Polsce
(vs **88%** w Unii Europejskiej)
chce korzystać z alternatywnych
form mobilności,



47% już je stosuje.



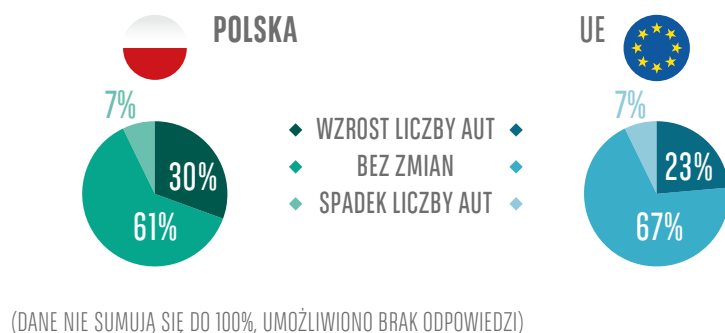
OPTYMIZM MIMO GOSPODARCZYCH ZAWIROWAŃ. FIRMY ZAPOWIADAJĄ ROZWÓJ

MIMO NIEPEWNEJ SYTUACJI GOSPODARCZEJ, AŻ 80% FIRM DEKLARUJE, ŻE PLANY ZWIĘKSZENIA FLOTY ZWIĄZANE SĄ Z ROZWOJEM FIRMY LUB NOWĄ AKTYWNOŚCIĄ.

Kiedy ukazała się ubiegłoroczna edycja „Barometru Flotowego”, opublikowana już po inwazji Rosji na Ukrainę, polska gospodarka wciąż rozwijała się w bardzo szybkim tempie. Mimo tego, fleet managerowie z dużą ostrożnością patrzyli w przyszłość. Obecnie, zdaniem ekonomistów, przechodzimy spowolnienie, które może – choć nie musi – zakończyć się na przełomie 2023 i 2024 roku. Eksperti Banku Światowego jako powody wskazują wysoką inflację, zaostrożoną politykę monetarną, skutki konfliktu w Europie Wschodniej oraz mniejszy popyt u głównych partnerów handlowych Polski. W ich ocenie PKB Polski wzrośnie w 2023 r. o 0,7 procent w porównaniu z 4,9 procent w roku ubiegłym.

Mimo nie najlepszych prognoz, w tym roku zdecydowana większość polskich firm optymistycznie patrzy na swoje floty. Aż 92% ankietowanych z naszego kraju przewiduje, że w ciągu najbliższych trzech lat w zarządzanych przez nich flotach nie zajdą negatywne zmiany lub pojazdów przybędzie. W jednej na trzy firmy planowane jest powiększenie parku pojazdów, a jego zmniejszenie rozważa tylko 7% respondentów. Szczególnie dużą pewnością wykazują się ankietowani z największych firm – ponad 40% z nich deklaruje rozbudowę floty w najbliższych latach, a 55% mówi o powiększeniu parku pojazdów użytkowych.

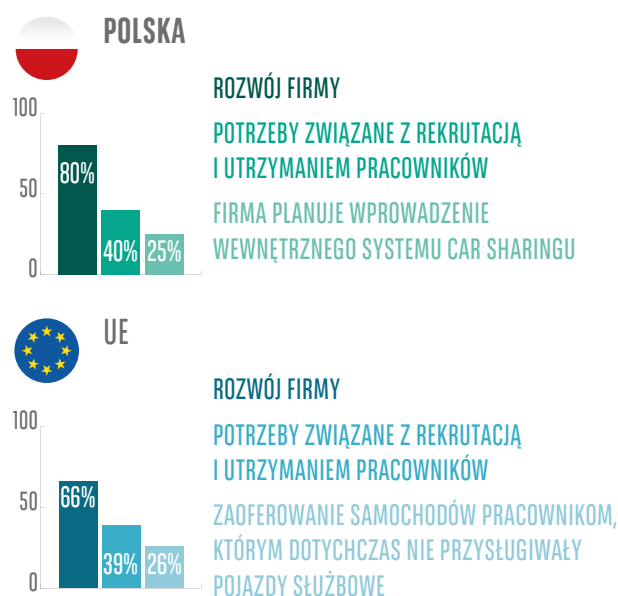
POTENCJAŁ ZMIAN W LICZEBNOŚCI FLOT W CIĄGU NAJBLIŻSZYCH 3 LAT



Mimo niepewnej sytuacji gospodarczej, aż 80% firm deklaruje, że plany zwiększenia floty związane są z rozwojem firmy lub nową aktywnością, która wymaga dodatkowych samochodów. Średnio w Europie tę odpowiedź wskazało 2/3 respondentów. Kolejnym powodem, wskazywanym

równie często w Polsce i w UE (40%) są cele związane z obszarem HR, m.in. pozyskiwanie nowych talentów i utrzymanie obecnych. Co czwarty ankietowany w Polsce wymienia też plany związane z wprowadzeniem firmowego car sharingu jako powód rozbudowy floty.

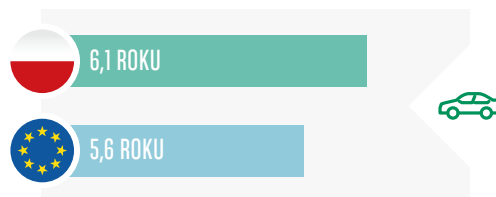
JAKIE CZYNNIKI WPŁYWAJĄ NA PLANOWANE ZWIĘKSZENIE LICZEBNOŚCI FIRMOWEJ FLOTY?



Tak duży optymizm nie przekłada się na razie na odmłodzenie flot. Po tym, jak w ubiegłym roku średni cykl życia samochodów firmowych wydłużył się, w 2023 roku nastąpiła stabilizacja za-

równo w przypadku aut osobowych, jak i dostawczych. Polscy przedsiębiorcy deklarują, że średni wiek samochodów osobowych we flocie to obecnie 6,1 roku, a użytkowych – 5,8 roku.

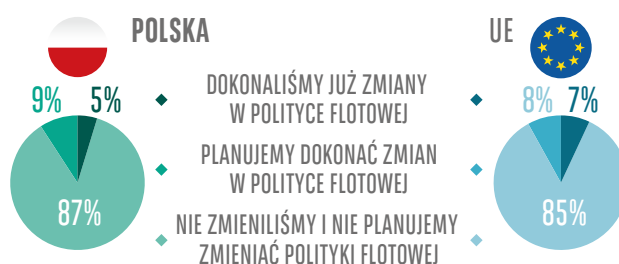
ŚREDNIA DŁUGOŚĆ UŻYTKOWANIA AUTA FLOTOWEGO



Fleet managerowie pytani byli także o wpływ pracy zdalnej, która towarzyszy nam w zwiększonym zakresie już od trzech lat, na politykę flotową. Zaledwie 5% polskich firm dokonało jakichkolwiek zmian z tym związanych, a 9% rozważa taką możliwość. Podobne wyniki odnotowano w innych eu-

ropejskich krajach. Zmiany we flotach, jakie najczęściej związane były z nowym modelem pracy, to przede wszystkim: wprowadzenie firmowego car sharingu (15%), zmniejszenie liczby aut (13%) i zmiana polityki flotowej pod kątem przebiegu i wyboru modeli (13%).

WPŁYW PRACY ZDALNEJ NA POLITYKĘ FLOTOWĄ



Według wyników tegorocznego badania 47% polskich firm ma floty pojazdów liczące od 1 do 9 pojazdów. Od 10 do 99 samochodów wykorzystuje 27% firm. Większe floty, od 100 do 499 samocho-

dów, ma 22% badanych przedsiębiorstw w Polsce, zaś floty najliczniejsze, liczące ponad 500 aut, deklaruje 3% ankietowanych.

STRUKTURA FLOT W POLSKICH FIRMACH (OSOBOWE + DOSTAWCZE)



”

**Agnieszka Gołaszewska**
Commercial Director

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

Ubiegły rok był dla naszej branży bardzo wymagający. Wojna w Ukrainie, inflacja, wysokie stopy procentowe oraz niepewność dotycząca wielu stref życia i biznesu odcisnęły bardzo wyraźne piętno na motoryzacji. Branża wciąż zmaga się z wieloma wyzwaniami, jak choćby zaburzeniami ciągłości łańcuchów dostaw półprzewodników i podstawowych surowców oraz innych komponentów, niezbędnych do produkcji samochodów, ale także ich części zapasowych. Wszystkie te czynniki bezpośrednio przyczyniły się do ograniczenia dostępności nowych samochodów i znacznie wydłużyły standardowy czas napraw mechanicznych oraz szkodowych. I choć wiele z tych wyzwań jest wciąż aktualnych, to widać, że rynek zaczął sobie radzić w trudniejszych warunkach, a nawet pojawiają się oznaki poprawy sytuacji. Odpowiedzi fleet managerów w tegorocznym badaniu „Barometru Flotowego” zdecydowanie to potwierdzają, bo choć w Europie panuje pewna ostrożność w rozbudowie flot, polskie przedsiębiorstwa nadal szybko się rozwijają i cały czas zgłaszają większe zapotrzebowanie na mobilność.

Dlatego w przyszłość patrzymy z pozytywnym

nastawieniem. Widzimy ożywienie na rynku i w branży, stopniową poprawę dostępności samochodów, pojawienie się nowych graczy i marek aut, ale też dużą otwartość klientów i ich zainteresowanie produktami dodatkowymi, np. telematyką, car sharingiem oraz rozwiązaniami mikromobilnościowymi, takimi jak rowery. Ten ostatni trend, czyli poszerzenie firmowych flot o jednoślady, zyska na sile w najbliższych latach. Już teraz dostajemy sygnały, że jest to nie tylko sposób na dodatkowe pojazdy we flocie, ale przede wszystkim atrakcyjny benefit pracowniczy, który pozwala przyciągać talenty do firm i zatrzymać je na dłużej. Nowoczesne rozwiązania mobilnościowe stają się coraz bardziej zauważalne w polskich flotach, o czym świadczy choćby deklaracja respondentów „Barometru Flotowego”, że rozbudowują park pojazdów w związku z planem wprowadzenia firmowego systemu współdzielenia aut. Jeśli uważnie spojrzymy na rynek pod kątem tego, kto kupuje nowe pojazdy, łatwo dostrzeżemy pewną – stabilną już – tendencję. Blisko 3/4 nabywców samochodów w Polsce stanowią klienci instytucjonalni. Wśród nich niezmiennie dominują firmy leasingo-

we oraz firmy wynajmu, co świadczy o dojrzałości polskiego rynku.

Przyspiesza też „elektryfikacja” polskich flot. Według danych Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, po naszych drogach jeździ już ponad 77 tys. samochodów ze zelektryfikowanymi napędami (BEV i PHEV) i ponad 40 tys. aut w pełni elektrycznych. Polskie przedsiębiorstwa zdecydowanie przyczyniają się do tego wyniku. Sam Arval, który jest liderem rynku wynajmu długoterminowego w Polsce, udostępnia swoim klientom – głównie firmom – 10 000 zelektryfikowanych aut (BEV, HEV, PHEV), w tym 1800 w pełni elektrycznych.

Niewątpliwie szybki wzrost liczby sa-

mochodów elektrycznych to duża zasługa dopłat do tego typu pojazdów w ramach programu „Mój Elektryk”. Dotacje przynoszą wymierne korzyści dla klientów decydujących się na wynajem długoterminowy – rata za auto elektryczne z dopłatą w wielu przypadkach zaczyna osiągać wysokość zbliżoną do tej za samochody z silnikiem spalinowym. Ponieważ zeroemisyjne pojazdy są tańsze w eksploatacji, użytkownicy zaczęli dostrzegać, że elektryczna flota ma nie tylko ekologiczne, ale także ekonomiczne zalety. Obserwujemy więc rosnące zainteresowanie naszych klientów zeroemisyjnymi autami oraz ich gotowość do uczynienia flot nowoczesnymi i zielonymi.





ELEKTROMOBILNOŚĆ

JUŻ 16% BADANYCH FIRM W POLSCE DEKLARUJE, ŻE MA PRZYNAJMNIEJ 1 AUTO ELEKTRYCZNE WE FLOCIE, A W PRZYPADKU MIKROPRZEDSIĘBIORSTW JEST TO NAWET 18%.

ZA TRZY LATA OSOBOWE SAMOCHODY ELEKTRYCZNE WE FLOTACH CHCE MIEĆ 35% POLSKICH FIRM, ZAŚ Z ZEROEMISYJNYCH SAMOCHODÓW DOSTAWCZYCH ZAMIERZA KORZYSTAĆ 17% PRZEDSIĘBIORSTW.

POLSKIE FIRMY MNIEJ CHĘTNIE NIŻ EUROPEJSKIE ZEZWALAJĄ NA DARMOWE ŁADOWANIE SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH W MIEJSCU PRACY I FINANSUJĄ INSTALACJE DO ŁADOWANIA AUT W DOMACH PRACOWNIKÓW.

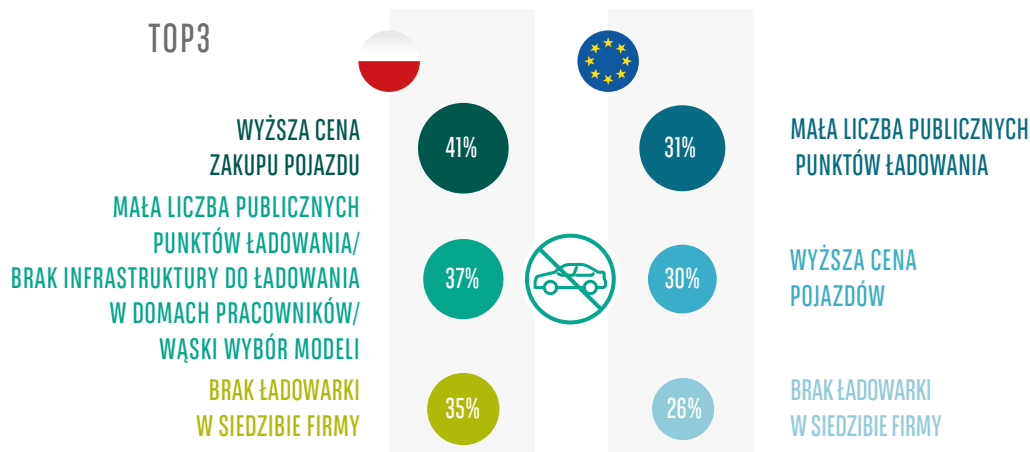
Zgodnie z licznikiem elektromobilności, aktualizowanym przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA) po I kwartale 2023 r., po polskich drogach jeździło ponad 33 tys. osobowych samochodów elektrycznych i drugie tyle samochodów hybrydowych (PHEV), które mogą poruszać się wyłącznie w trybie elektrycznym na pewnym dystansie. Oznacza to, że przez dwa lata przybyło ponad 10 tysięcy nowych elektryków. W tym samym czasie liczba szybkich stacji ładowania zwiększyła się o ponad połowę z 500 punktów, do 815 punktów ładowania. Łącznie z wolniejszymi ładowarkami (AC) mieliśmy w Polsce 2700 publicznych punktów ładowania.

Choć infrastruktura w Polsce, wciąż wyraźnie słabsza niż w krajach UE, przestała być główną

barierą dla rozwoju elektromobilności, to przez ankietowanych wciąż jest wymieniana jako jedna z największych przeszkód dla przesiadki na auta napędzane energią elektryczną. Taki powód wskazuje 37% badanych, na równi z brakiem możliwości ładowania aut w domu oraz małym wyborem modeli dostępnych na rynku – choć zgodnie z monitoringiem PSPA klienci w Polsce mogą wybierać spośród 110 w pełni elektrycznych modeli samochodów. Jeszcze ważniejszą barierą jest wysoka cena, wskazywana przez 41% ankietowanych. I to pomimo funkcjonującego programu „Mój elektryk”, który może obniżyć cenę zakupu lub wynajmu pojazdu osobowego o 27 000 złotych, a dostawczego nawet o 70 000 złotych.

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

WYNIKI BADANIA AMO 2023

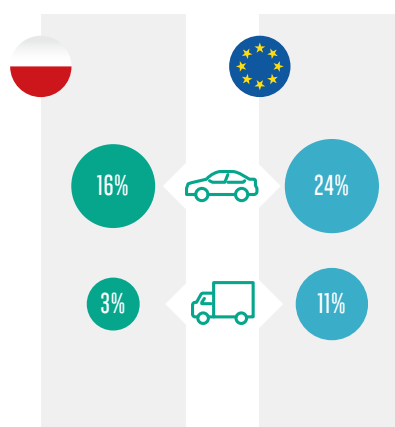


Mimo wskazywanych barier, 16% przebadanych polskich firm ma już w swojej flocie przynajmniej jedno osobowe auto elektryczne, a 35% przedsiębiorstw deklaruje, że włączy je w perspektywie trzech lat. Osobowych samochodów hybrydowych z wtyczką do ładowania (PHEV) używa obecnie 23% firm w Polsce, a ich użytkowanie planuje 38% badanych. To mniej niż średnia w innych krajach,

gdzie jedna na cztery firmy ma już elektryki we flocie, niemal jedna na trzy korzysta z ładowanych z gniazdka hybryd, a w przyszłości chce z nich korzystać 44% firm. Z samochodów z napędem hybrydowym (HEV) korzysta w Polsce 21% firm, zaś 37% chce mieć takie auta we flotach w najbliższej przyszłości.

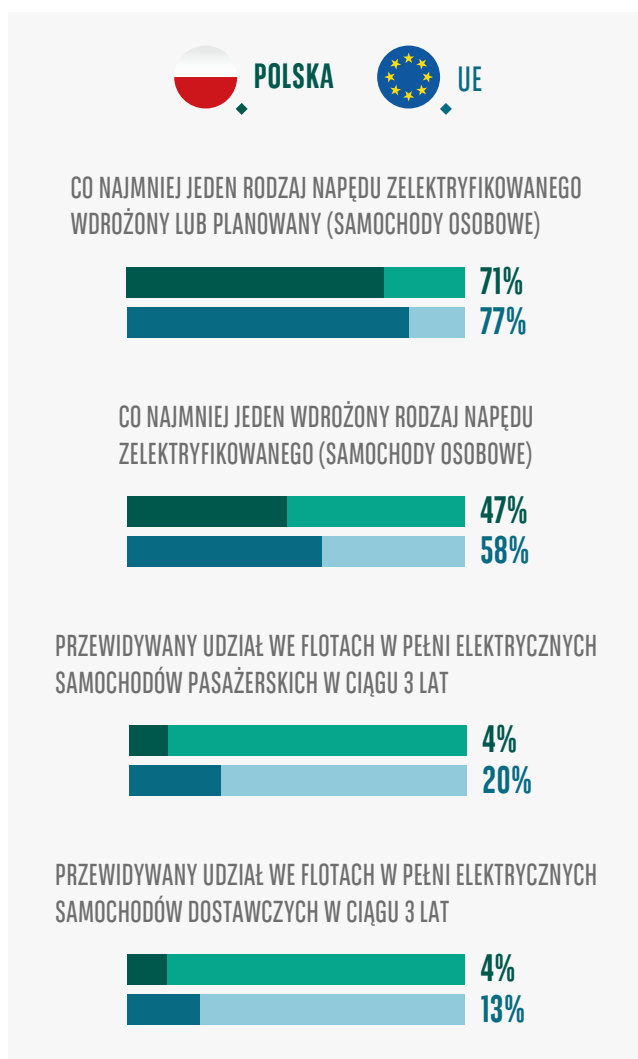
WDROŻENIE NAPĘDÓW ELEKTRYCZNYCH (BEV)

WYNIKI BADANIA AMO 2023

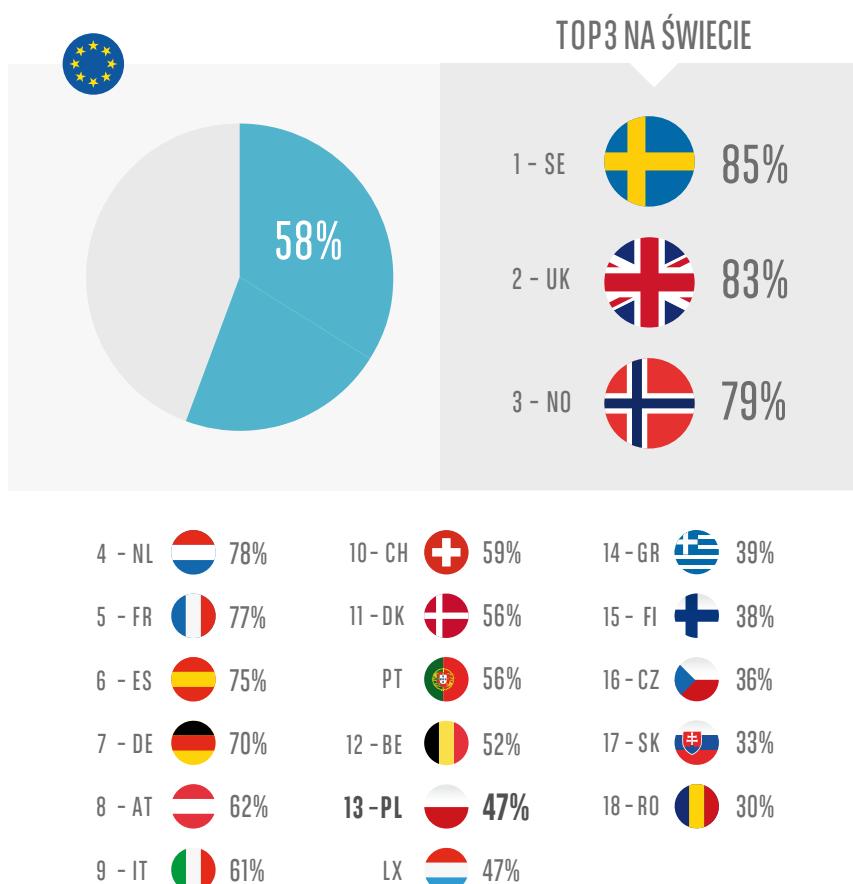


Auta dostawcze zasilane wyłącznie energią elektryczną ma już 3% polskich przedsiębiorstw biorących udział w badaniu. Jednak odsetek ten ma szybko rosnąć, bo z użytkowych elektryków chce za trzy lata korzystać niemal jedna piąta (17%) firm ankietowanych w Polsce i prawie jedna trzecia (29%) przedsiębiorstw w innych krajach. Pod względem udziału alternatywnych napędów we flotach, Polska jest wciąż nisko na

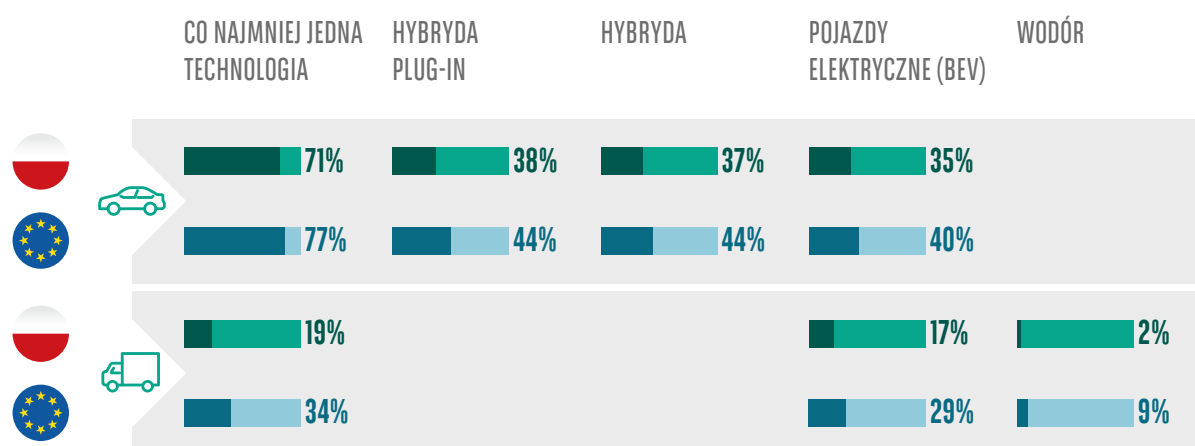
liście krajów, w których przeprowadzane było badanie. Łącznie z napędów inne niż spalinowe korzysta 47% badanych firm, co daje nam 13. miejsce, na równi z Luksemburgiem, na 18 badanych krajów. Na najbardziej rozwiniętych pod względem elektromobilności rynkach udział zelektryfikowanych napędów jest bliski lub wyższy niż 80%. Tak jest np. w Szwecji (85%), Wielkiej Brytanii (83%) czy Norwegii (79%).



POZIOM WDROŻENIA NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH (BEV, HEV, PHEV) WYNIKI BADANIA AMO 2023



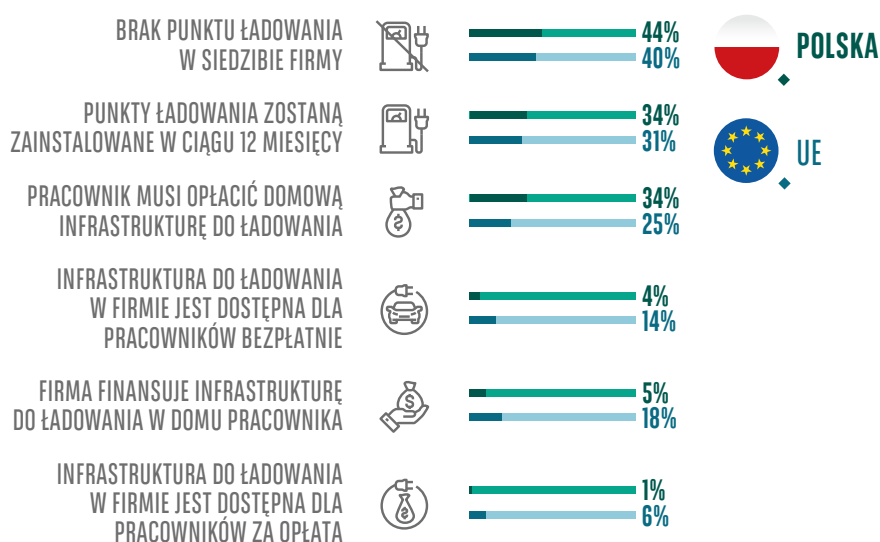
PLANY WDROŻENIA NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH WE FLOTACH W PERSPEKTYWIE 3 LAT WYNIKI BADANIA AMO 2023



Wobec tych 47% „zelektryfikowanych” firm w Polsce nie powinien dziwić fakt, że 44% przedsiębiorstw w naszym kraju nie ma u siebie żadnego punktu ładowania samochodów. Pozytywnym sygnałem jest jednak to, że 34% ankietowanych chce zainstalować firmową ładowarkę w perspektywie najbliższych 12 miesięcy. W firmach, w których ładowarki już działają, zaledwie 4% polskich przedsiębiorstw pozwala ładować pracownikom samochody bezpłatnie,

natomiast płatne ładowanie prywatnych elektryków na firmowym parkingu możliwe jest tylko w 1% przypadków. W innych krajach bezpłatne ładowanie umożliwia 14% ankietowanych przedsiębiorstw, a płatne – 6%. Polskie firmy stosunkowo niechętnie finansują infrastrukturę do ładowania służbowych samochodów w domach pracowników. Zaledwie 5% przedsiębiorstw finansuje takie instalacje. W innych krajach na takie dopłaty decyduje się 18% firm.

PUNKTY ŁADOWANIA SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH W FIRMACH



Co ciekawe, na czele elektromobilnej rewolucji są najmniejsze firmy, zatrudniające do 10 pracowników, spośród których już 18% deklaruje korzystanie z przynajmniej jednego elektryka – to o dwa punkty procentowe więcej niż w przypadku dużych firm.

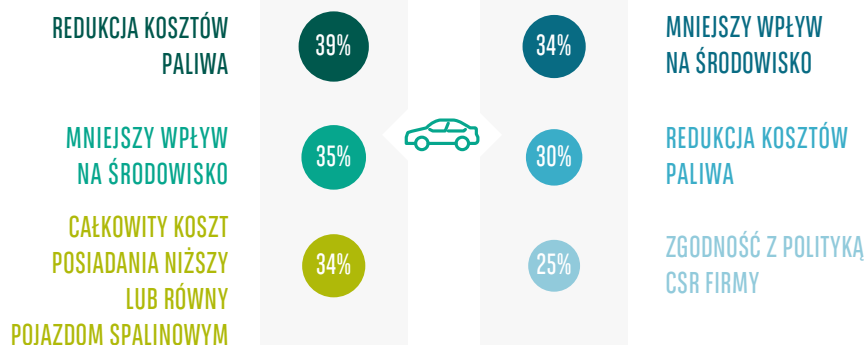
Najważniejszym powodem dla przesiadania się na elektryczne samochody osobowe pozostaje chęć obniżenia kosztów przemieszczania się – taki powód wskazuje 39% badanych. Drugą i trzecią najważniejszą przyczyną są chęć redukcji wpływu na środowisko (35% odpowiedzi)

oraz obniżenie całkowitego kosztu posiadania pojazdu (TCO), na co wskazuje 34% ankietowanych. W przypadku pojazdów dostawczych, potencjalne obniżenie kosztów zakupu „paliwa” ma jeszcze większe znaczenie – aż 52% ankietowanych wskazuje ten czynnik jako powód włączenia elektryków do floty. Potrzebę realizowania firmowej polityki CSR wskazuje jedna na cztery firmy, niezależnie od tego czy jest to samochód osobowy, czy użytkowy.

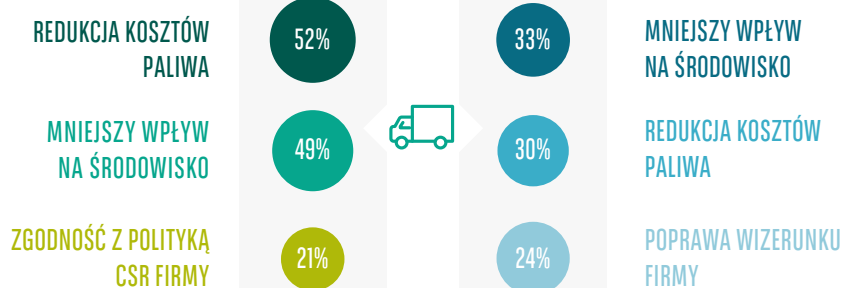
JAKIE CZYNNIKI ZACHĘCAJĄ DO WDROŻENIA ALTERNATYWNYCH NAPĘDÓW WE FLOCIE?

WYNIKI BADANIA AMO 2023

TOP3



TOP3



Kiedy wskazówki w barometrze przesuwają się, wskazując rosnące wartości na tarczy urządzenia, może oznaczać to tylko jedno – poprawę pogody. Wskazówki barometru elektromobilności w Polsce konsekwentnie przemieszczają się w dobrym kierunku, zwiastując wzrost i rozwój elektryfikacji flot. Według danych udostępnionych przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych pod koniec kwietnia 2023 roku w Polsce jeździło 73 695 elektrycznych samochodów osobowych. W ciągu czterech miesięcy tego roku liczba osobowych i użytkowych aut z napędem elektrycznym wzrosła o 7201 sztuk, tj. o 71% więcej niż w analogicznym okresie 2022 r.¹ By jednak nad branżą wyszło pełne słońce potrzeba czasu i odpowiednich środków.

Obecnie największymi przeszkodami dla rozbudowy sieci EV w Polsce są opóźnione dotacje na budowę stacji ładowania aut elektrycznych, długi czas oczekiwania na odbiory techniczne, a przede wszystkim dostępność prądu ze względu na ograniczenia infrastruktury.

Shell jako międzynarodowa firma energetyczna wychodzi naprzeciw wyzwaniom związanym z rozwojem elektromobilności. Wspieramy klientów biznesowych w ich drodze do elektryfikacji flot. W ramach wygodnego przechodzenia na zeroemisyjność oferujemy innowacyjną kartę do ładowania samochodów elektrycznych Shell Card EV, która zapewnia dostęp do największej sieci ponad 2500 punktów ładowania w Polsce i ponad

300 tys. w Europie. W ramach licznych partnerstw swoje pojazdy elektryczne można ładować z kartą Shell m.in. na sieciach IONITY, GreenWay, EV+, Power Dot, Elocity, LMS czy Pure City. Oprócz tego użytkownicy Shell Card EV mogą korzystać z wygodnej aplikacji Shell Recharge, która umożliwia wyszukiwanie najbliższych lub dostępnych punktów ładowania, wygodne filtrowanie, uzyskiwanie aktualnych informacji o taryfach, prędkościach oraz dostępności punktów czy podgląd przewidywanego czasu ładowania i kosztu.

Pomimo że w ubiegłym roku zanotowano rekordowy wzrost punktów ładowania, infrastruktura wciąż wymaga rozwoju. Prognozy na przyszłość w naszym kraju są jednak optymistyczne. Nasza strategia zakłada budowę bardzo szybkich ładowarek na stacjach, aby zoptymalizować czas podróży. Pierwsze ładowarki Shell Recharge pojawią się już w tym roku. Rozwijamy również tzw. destination point, czyli ładowarki o mniejszej mocy tam, gdzie klienci spędzają więcej czasu i mogą sobie pozwolić na nieco dłuższe ładowanie, np. w centrach handlowych czy restauracjach.

W najbliższych miesiącach zamierzamy także uruchomić w Polsce pierwsze ładowarki w ramach projektu Ubitricity, który oferuje największą publiczną sieć ładowarek elektrycznych w Wielkiej Brytanii (ponad 7 tys. punktów ładowania), zintegrowaną z infrastrukturą uliczną, np. latarniami miejskimi.



Łukasz Klamka
Dyrektor ds. rozwiązań flotowych
SHELL POLSKA

1. Licznik Elektromobilności PSPA.

”

”



Tadeusz Trzmieł
Prezes zarządu

KRAKOWSKI HOLDING KOMUNALNY

Nie da się być dzisiaj nowoczesnym i ekologicznym przedsiębiorstwem bez inwestycji w zeroemisyjny transport. Pozyskiwanie samochodów elektrycznych dla instytucji miejskich jest elementem szerokiej polityki Gminy Miejskiej Kraków w zakresie ochrony powietrza. Decyzja ta ustanowiła także Kraków jednym z liderów elektromobilności wśród polskich miast. Krakowski Holding Komunalny S.A. pełni funkcję lidera grupy zakupowej pojazdów elektrycznych, w skład której wchodzi 38 jednostek miejskich i spółek. W lutym zakończyliśmy postępowanie przetargowe na 3-letni wynajem 89 samochodów elektrycznych, w tym 1 busa, 25 samochodów dostawczych oraz 63 osobowych. Pojazdy użytkujemy w ramach wynajmu długoterminowego, dodatkowo poszczególne spółki składają wnioski o dotacje do wynajmu z programu „Mój elektryk”. Aktualnie wnioski o dofinansowanie 43 pojazdów w ramach tego programu złożyło 13 jednostek, co pozwoli na otrzymanie dodatkowego dofinansowania wynoszącego 2 mln zł w skali całej grupy zakupowej.

Dzięki prowadzonym przez KHK S.A. grupowym zakupom energii elektrycznej, miejskie pojazdy będą mogły ładować swoje akumulatory w cenach, które stanowią ekwiwalent około 40-50% kosztów tankowania tradycyjnego pojazdu spalinowego. A to przekłada się na oszczędności rzędu ok. 800 tys. zł w okresie trzech lat.

Naszym celem, jako podmiotu samorządowego, jest wsparcie walki o czyste powietrze w mieście, a także umożliwienie pojazdom miejskim swobodnego poruszania się po Krakowie, po tym jak uchwala o Strefie Czystego Transportu wejdzie w życie. Co ważne, energia elektryczna w stacjach ładowania, które znajdują się w wielu jednostkach i spółkach, pochodzi z odnawialnych źródeł, to pozwala korzystać z tych pojazdów bez generowania śladu węglowego. Mając na uwadze założony okres najmu pojazdów elektrycznych, wynoszący 36 miesięcy i założony w tym okresie przebieg 60 tys. kilometrów, osiągnięty efekt ekologiczny w postaci ograniczenia emisji CO₂ dla 89 samochodów wyniesie rekordowe 1 014,6 t.

Jeszcze kilka lat temu elektryczny samochód na polskiej drodze wzbudzał sensację. Obecnie, szczególnie w większych miastach, elektryki nie są już niczym niezwykłym, zaś elektromobilna rewolucja szybko rozszerza się na segment pojazdów użytkowych. Dotychczas wykorzystywane były one głównie w ramach dostaw tzw. ostatniej mili, a obecnie coraz częściej korzystają z nich przedstawiciele pozostałych rodzajów działalności gospodarczej.

Z Barometru wynika, że zainteresowanie polskich firm elektrykami dotyczy zarówno pojazdów osobowych, jak i użytkowych. Potwierdzają to dane sprzedażowe Arval w Polsce. Obecnie wśród 2000 samochodów w pełni elektrycznych we flocie Arval (stan na koniec maja 2023 r.) prawie połowa to auta dostawcze. Potencjał wzrostu tego segmentu jest duży, bo racjonalnych argumentów przemawiających za włączeniem elektrycznych dostawczaków do flot pracujących w miastach jest sporo. Po pierwsze – buspasy. Kto podróżuje po zatłoczonych ulicach Warszawy, Wrocławia czy Poznania z pewnością nie raz zauważył mknący buspasem elektryczny samochód z logo firmy kurierskiej. Te pojazdy oszczędzają czas i pieniądze swojej firmy. Po drugie – opłaty parkingowe w miastach. Jeden z klientów Arval zamówił do floty elektryki m. in. dlatego, że opłaty parkingowe za postoje

serwisantów w mieście rosną procentowo znacznie szybciej niż wydatki na paliwo czy koszty związane z pozyskaniem nowych samochodów. Dziś z użytkowymi pojazdami z napędem elektrycznym we flocie firma oszczędza, bo kierowcy parkują za darmo. Po trzecie zasięg – elektryczne pojazdy dostawcze z uwagi na swoją masę i gabaryty, nie należą do samochodów z największym zasięgiem na jednym ładowaniu. Ale 200 km to dystans, jaki w mieście dostępne na naszym rynku średniej wielkości pojazdy dostawcze mogą pokonać bez większego problemu, a postój w centrum logistycznym, np. podczas załadunku, pozwala uzupełnić zapas energii.

Dziś największe floty elektrycznych samochodów dostawczych są użytkowane przez firmy kurierskie i logistyczne. Dla nich samochód jest podstawowym narzędziem pracy i każde obniżenie kosztów w tym zakresie przekłada się na skokowy wzrost rentowności. Pozostałe sektory, np. usługowy, handlowy czy przemysłowy, dopiero zaczynają dostrzegać opłacalność lub biznesowe uzasadnienie włączania dostawczych elektryków do flot. Zachętą dla nich może być wciąż dostępna możliwość skorzystania z dotacji w ramach programu „Mój elektryk”, co przekłada się na możliwość uzyskania dofinansowania w wysokości nawet 70 000 zł na jeden pojazd.



Radostaw Kitala
Consulting & Arval Mobility
Observatory Manager
ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

”

”



Krzysztof Poznański
Fleet & Courier Programs Manager

DHL PARCEL POLSKA

Nasza flota liczy sobie około 4 tys. pojazdów. Tylko do końca tego roku będzie w niej już około pół tysiąca samochodów elektrycznych. Zeroemisyjność jest dla nas priorytetem. Naszym celem jest, by do 2027 r. eko pojazdy stanowiły aż 50% floty DHL Parcel Polska. Do 2050 r. taki napęd będą miały wszystkie pojazdy z naszym logo. Inwestycje w elektromobilność to nie tylko zakup samochodów, ale także stacje ładowania.

Poza korzystaniem z ogólnodostępnej sieci, budujemy również własną infrastrukturę. Pojazdy elektryczne w naszej flocie mają bardzo duże znaczenie. Ich eksploatacja jest nie tylko bardziej efektywna kosztowo, ale także korzystna w innych aspektach, jak chociażby ułatwienia związane z parkowaniem czy możliwością korzystania z buspasów.

Nie do przecenienia jest również komfort pracy kurierów.auta elektryczne są nie tylko przyjazne dla środowiska, ale również dla ich użytkowników. Nie wydzielają spalin, są ciche, w związku z tym kierowcy są mniej zmęczeni i pracują w bardziej komfortowych

dla siebie i swojego zdrowia warunkach. Z użytkowaniem aut elektrycznych wiąże się jednak wciąż wiele wyzwań. Moim zdaniem, tak jak w roku ubiegłym, największym z nich jest brak jednolitej sieci ładowania oraz problemy wynikające z ich dostępności. Ponadto, koszty związane z instalacją ładowarek są nadal dość wysokie, co moim zdaniem, przekłada się na stosunkowo niewielką reprezentację samochodów elektrycznych na polskich drogach.

Potencjał rozwoju elektromobilności w Polsce jest znacznie wyższy. Dlatego w tym celu potrzebne jest wsparcie legislacyjne, ułatwiające transformację flot, oraz wdrożenie efektywnych subwencji obniżających koszt rozbudowy infrastruktury energetycznej. Dzięki temu uzyskamy harmonizację usług i przyspieszenie rozwoju technologicznego.

Jak wynika z najnowszych danych Arval Mobility Observatory, jako największa bariera dla wdrażania pojazdów elektrycznych w firmowych flotach wciąż wymieniana jest wyższa cena zeroemisyjnych aut w porównaniu z ich spalinowymi odpowiednikami. Ważne jest jednak to, że ten argument wskazywany jest z roku na rok przez coraz mniejszą grupę fleet managerów. Do tej zmiany przyczynia się bez wątpienia Program Priorytetowy dotacji do pojazdów zeroemisyjnych „Mój elektryk” realizowany przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Od listopada 2021 roku mogą korzystać z niego także klienci decydujący się na wynajem lub leasing zeroemisyjnych pojazdów, co stało się prawdziwym game changerem dla elektryfikacji firmowych flot w Polsce. Zainteresowanie programem jest tak duże, że NFOŚiGW zdecydował niedawno o zwiększeniu puli finansowania dla aut w wynajmie i leasingu z 250 do 400 mln zł. To bardzo dobra wiadomość dla klientów – przede wszystkim przedsiębiorców – którzy chcieliby przekonać się w praktyce o zaletach samochodu elektrycznego. Chętnych nie brakuje. Od początku realizacji programu do BOŚ

wpłynęło 7,9 tys. wniosków o dotacje o łącznej wartości ponad 262 mln zł. NFOŚiGW zaakceptował dotychczas ponad 7,3 tys. wniosków na sumaryczną kwotę ponad 244 mln zł. W tym ponad 5,5 tys. aplikacji (146 mln zł) dotyczyło samochodów osobowych, a około 1,7 tys. (98 mln zł) – pojazdów dostawczych. Arval, jako lider rynku wynajmu długoterminowego w Polsce, ma 30% udziału w łącznej wartości wniosków. Dotychczas nasi klienci ubiegali się o dofinansowanie do 1700 pojazdów elektrycznych. Ogromną zaletą tzw. ścieżki leasingowej programu „Mój elektryk” jest przyjęta zasada jednego okienka. Oznacza to, że wszelkie formalności związane z dopłatą klient załatwia w wybranej firmie, w której podpisuje umowę na finansowanie auta. W Arval możemy pochwalić się 100% skutecznością – wszystkie rozpatrzone dotychczas wnioski uzyskały pozytywną decyzję, a w efekcie – dofinansowanie. Nie bez znaczenia jest doświadczenie naszego zespołu i to, że w programie jesteśmy od samego początku. Dzięki temu klienci nie muszą martwić się skomplikowanymi formalnościami, bo zawsze otrzymają pomoc.



Rafał Tarnacki
Product & Innovations Manager
ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

”



Anna Sawiak
Dyrektor Biura Rozwoju Biznesu
Elektromobilności

PKN ORLEN

Sprzedaż samochodów całkowicie elektrycznych (BEV) osiągnęła poziom 14% w skali europejskiej, co przekłada się na sprzedaż ok. 1,5 mln pojazdów w 2022 roku. Również w Polsce możemy zaobserwować dynamiczny rozwój rynku. Park całkowicie elektrycznych pojazdów w kwietniu 2023 roku wynosił ponad 40 tys. sztuk, co oznacza przyrost o 75% r/r. Infrastruktura ładowania rozwija się równie dynamicznie. Na koniec 2022 r. w Polsce funkcjonowało 2565 stacji ładowania, co oznacza ponad 3-krotny wzrost w stosunku do 2019 r. oraz ponad 30% wzrost do roku poprzedniego.

Obecny wyższy udział ładowarek AC wynika przede wszystkim z faktu niższych nakładów inwestycyjnych niezbędnych do postawienia urządzeń, co nie jest bez znaczenia, zważywszy na relatywnie niskie jeszcze nasycenie rynku EV. AC dobrze zdają egzamin w miejscach takich jak galerie handlowe, parkingi podziemne/publiczne, hotele. Dzisiaj zaledwie niewiele ponad 10% udziału ładowarek dotyczy miejsc, gdzie czas jest najistotniejszym faktorem dla klienta, czyli stacji paliw. Dzisiaj właściciel auta EV to głównie posiadacz domu jednorodzinnego (często zaopatrzonego w instalację fotowoltaiczną), w którym auto jest ładowane. Ok. 70% aut elektrycznych ładowanych jest w domach, pracy czy galeriach. Wzorując się na pionierze elektromobilności, jakim z pewnością jest Norwegia, stacje ładowania, a tak naprawdę huby ładowania, powstają głównie przy stacjach paliw, oferując

usługi ultra szybkiego ładowania 150-350 kW. Spodziewamy się, że model norweski dotrze niebawem do Polski. Koncerny paliwowe dywersyfikują swoją działalność podstawową, włączając w nią możliwość zasilania aut nie tylko paliwem konwencjonalnym, ale i energią elektryczną.

GK ORLEN jest jednym z głównych podmiotów oferujących usługi ładowania pojazdów elektrycznych w naszym kraju. Grupa obecnie posiada ponad 500 stacji ładowania, z czego 180 to stacje szybkiego ładowania (stan na koniec kwietnia).

PKN ORLEN, mając na uwadze zmiany jakie zachodzą na rynku, zakłada rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w kraju i za granicą do poziomu ponad 10 tysięcy szybkich punktów ładowania do 2030 roku, zgodnie z zaktualizowaną strategią Grupy. Przekłada się to na ponad 2700 szybkich stacji ładowania w Polsce, które będą się znajdować przede wszystkim na stacjach paliw, ale i poza nimi. Część z tej infrastruktury PKN ORLEN zbuduje wzdłuż transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T tj. na tzw. MOP-ach, przy trasach szybkiego ruchu i autostradach. Koncern w najbliższych latach planuje budowę ogólnodostępnych, wielopunktowych stacji ładowania pojazdów elektrycznych, o minimalnej mocy 150 kW na punkt ładowania, które znajdą się w miastach i przy głównych szlakach komunikacyjnych.





MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA



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



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



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



TRANSPORT PUBLICZNY



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



APLIKACJA DO REZERWACJI ROZWIĄZAŃ MOBILNOŚCIOWYCH OFEROWANYCH 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



DOPLATA DO SAMOCHODU PRYWATNEGO WYKORZYSTYWANEGO DO CELÓW SŁUŻBOWYCH (CAR ALLOWANCE)

KORZYSTANIE Z ALTERNATYWNYCH FORM MOBILNOŚCI W POLSKICH FLOTACH UTRZYMUJE SIĘ WCIĄŻ NA NISKIM POZIOMIE – NAJNIŻSZYM W EUROPIE.

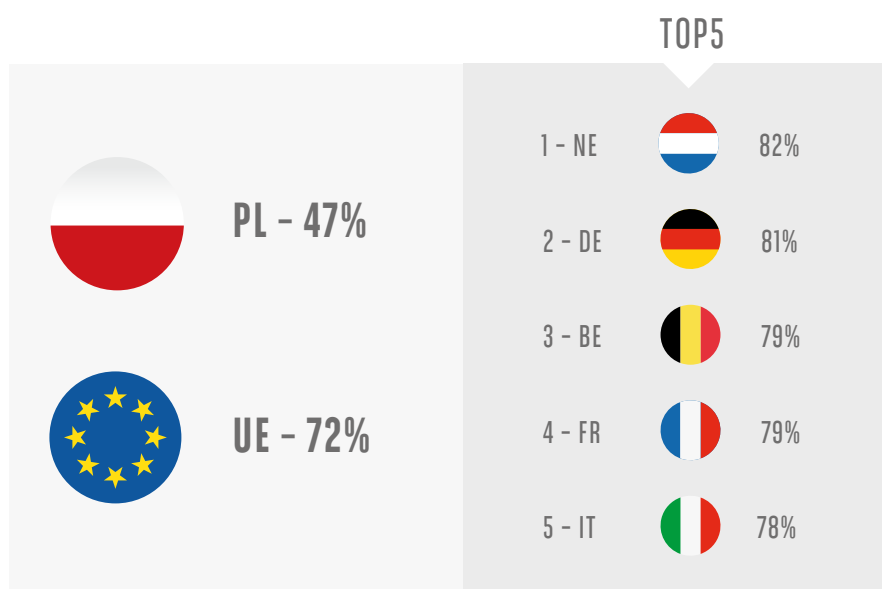
MNIEJ NIŻ POŁOWA FIRM W NASZYM KRAJU WDROŻYŁA CHOĆ JEDNO TAKIE ROZWIĄZANIE (ŚREDNIA UE WYNOŚI 72%). ZAINTERESOWANIE ALTERNATYWAMI DLA TRADYCYJNEGO SAMOCHODU FIRMOWEGO JEST JEDNAK BARDZO DUŻE – 3 NA 4 ANKIETOWANYCH ROZWAŻA WPROWADZENIE ICH W CIĄGU TRZECH LAT.

Choć w Europie stale rośnie zainteresowanie urozmaicaniem polityki flotowej firm i wprowadzeniem alternatywnych form mobilności, takich jak rowery, hulajnogi, car sharing, budżet na mobilność itp., to Polska wciąż pozostaje wyjątkiem na tle całego kontynentu. Zapewnienie pracownikom większego wyboru środków transportu deklaruje średnio 72% europejskich firm, natomiast w Polsce jest to zaledwie 47%. Liderem pod tym względem jest Norwegia, gdzie już 85% firm korzysta z alternatywnych form mobilności, a za-

raz za nią plasuje się Holandia z wynikiem 82%. Według deklaracji firm, w ciągu najbliższych trzech lat europejska średnia powinna wynosić 88%, a w krajach takich jak Niemcy, Holandia czy Belgia, nasycenie rynku wyniesie niemal 100%.

W Polsce stosunkowo dobry wynik w tym obszarze osiągają największe przedsiębiorstwa – 60% z nich wdrożyło alternatywne rozwiązania mobilnościowe, a w ciągu trzech lat wynik ten ma wzrosnąć do 97%.

ALTERNATYWNE FORMY MOBILNOŚCI CO NAJMNIEJ JEDNO WDROŻONE ROZWIĄZANIE



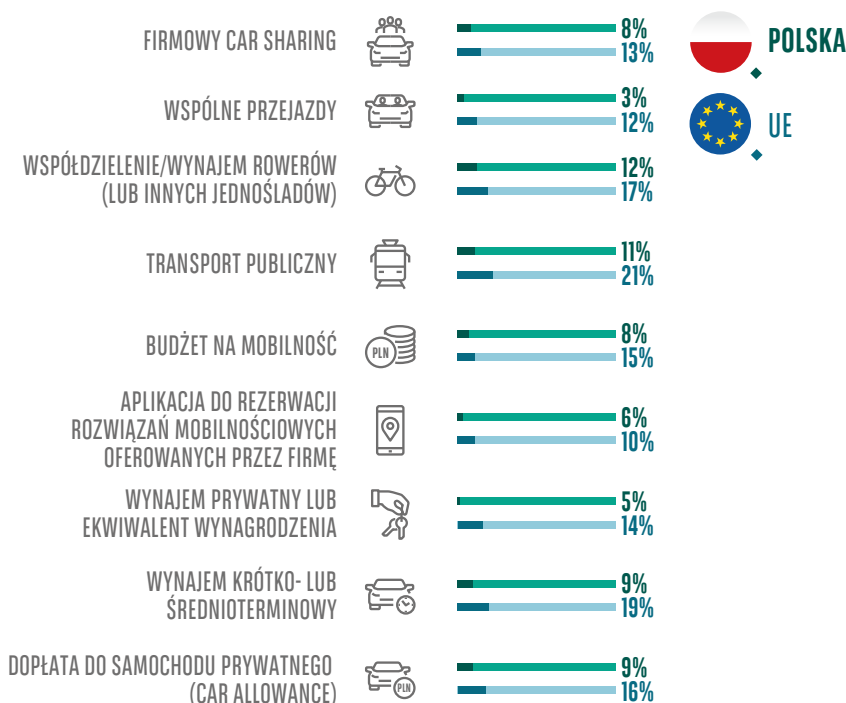
Wśród rozwiązań, które już teraz wdrożone zostały w Polskich firmach, dominują flotowe rowery i inne jednoślady, które udostępnia pracownikom 12% ankietowanych. Co dziesiąte przedsiębiorstwo opłaca pracownikom przejazd komunikacją publiczną, a 9% zdecydowało się na wynajem krótko- lub średnioterminowy albo na dopłatę do samochodu prywatnego wykorzystywanego do celów służbowych (car allowance).

Niewielki poziom wdrożenia alternatyw dla typowego samochodu służbowego w polskich flotach nie oznacza, że firmy nie są zainteresowane takimi rozwiązaniami w przyszłości. W ciągu najbliższych trzech lat fleet managerowie zamierzają gonić Europę i osiągnąć w zakresie alternatyw-

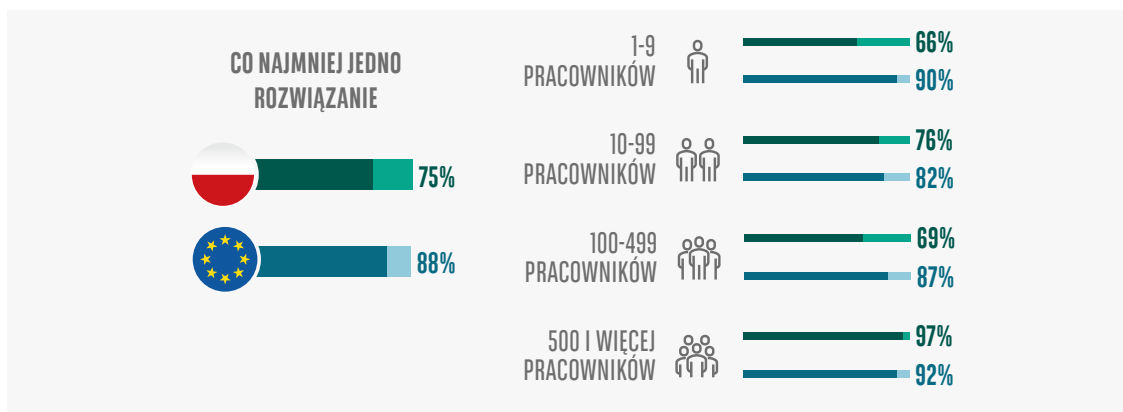
nych środków transportu wynik na poziomie 75%. Szczególnie wysokim zainteresowaniem powinien cieszyć się car sharing (25% firm chce z niego korzystać), budżet na mobilność (24%) i rowery lub inne jednoślady (23%).

Usługa car sharingu okazuje się szczególnie interesująca dla największych polskich firm – w ciągu trzech lat planuje z niej skorzystać 92% firm zatrudniających ponad 500 pracowników. Z kolei w mikroprzedsiębiorstwach widać duże zainteresowanie rowerami i innymi jednośladami, które mogą być także współdzielone. Blisko 30% najmniejszych firm planuje wprowadzić takie pojazdy do swoich flot.

POZIOM WDROŻENIA POSZCZEGÓLNYCH ROZWIĄZAŃ WE FLOTACH WYNIKI BADANIA AMO 2023



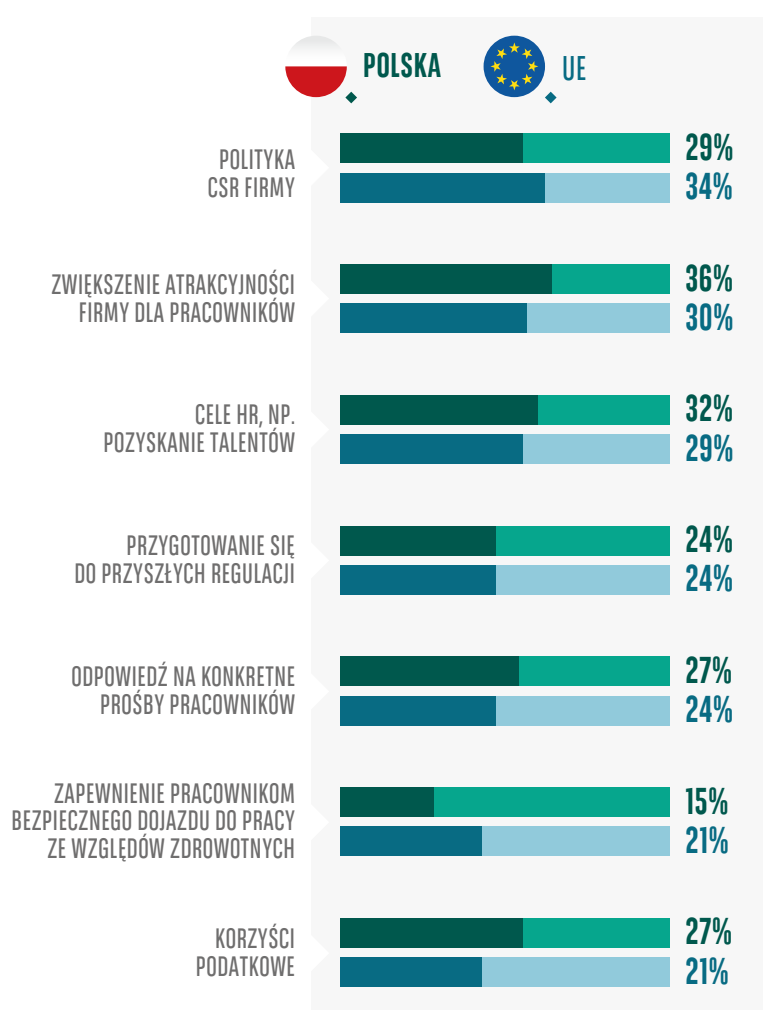
POTENCJAŁ ROZWOJU MOBILNOŚCI ALTERNATYWNEJ W PERSPEKTYWIE 3 LAT WYNIKI BADANIA AMO 2023



W tegorocznym „Barometrze Flotowym” po raz pierwszy zapytano ankietowanych o powody, dla których wprowadzili lub zamierzają zaoferować pracownikom alternatywne formy mobilności. Najczęściej wskazywane odpowiedzi były ściśle związane z budowaniem wizerunku pracodawcy.

Aż 36% polskich firm chce w ten sposób zwiększyć swoją atrakcyjność dla pracowników, a co trzecia liczy na przyciągnięcie i utrzymanie talentów. Natomiast niemal 30% przedsiębiorstw realizuje w ten sposób politykę CSR.

POWODY WDROŻENIA LUB ROZWAŻANIA WDROŻENIA ALTERNATYWNYCH FORM MOBILNOŚCI W FIRMIE WYNIKI BADANIA AMO 2023



”



Łukasz Banach
CEO
HOP.CITY

Przez wiele lat utrzymywało się przekonanie, że pojazdy flotowe to jedynie samochody. Stąd przetargi obejmujące tylko auta czy partnerstwa między korporacjami a producentami. Ostatnie dwa lata zmieniły jednak to przekonanie. Rosnące ceny paliw, brak miejsc postojowych czy strefy płatnego parkowania sprawiły, że o flotach pracowniczych zaczęto myśleć także jak o realnym i potrzebnym beneficie pracowniczym. Co więcej, rozszerzyło się wachlarz pojazdów i znacznie zwiększyło się zainteresowanie tzw. e-micromobility. W ostatnim roku zauważaliśmy prawdziwy wysyp zapytań o skutery i rowery elektryczne, które mają służyć właśnie jako pojazdy dla pracowników.

Małe pojazdy elektryczne są dla pracodawców ciekawą alternatywą dla tradycyjnie rozumianych samochodów służbowych. Pozwalają optymalizować liczbę miejsc parkin-

gowych czy koszty eksploatacyjne. Co ważne, jeżeli pojazdy mają wbudowany dedykowany system sharingowy, nie muszą być przypisane do konkretnego pracownika. Stosowanie rotacyjnego modelu pozwala korzystać w pełni z wynajmowanych pojazdów przez większą liczbę osób.

Oczywiście warto też pamiętać, że wprowadzanie elektrycznych pojazdów jako floty pracowniczej może być sposobem na realizację zielonych działań w ramach strategii ESG organizacji.

Rowerowcy powoli wkraczają do polskich flot i w niektórych sytuacjach – np. dojazdach z domu do biura albo na spotkanie – mogą zastępować typowy samochód służbowy. Jednak nie jest to jedyne ich zastosowanie. Świetlana przyszłość czeka także rowery cargo, wykorzystywane jako pojazdy użytkowe w firmach. Liczba ich zastosowań jest ogromna i właściwie zależy tylko od pomysłowości zlecających.

Jako producent takich rowerów, rozmawiamy w tej chwili ze wszystkimi dużymi firmami kurierskimi w Polsce. Sprzedaliśmy też pierwsze miniśmietarki czy mobilne warsztaty rowerowe. Rowerowcy z elektrycznym wspomaganie są odpowiedzią na wiele logistycznych problemów miast. Ich szerokość nie przekracza 90 cm, co umożliwia kierowcy poruszanie się zarówno po jezdni, jak i po drodze rowerowej. Takim pojazdem łatwo jest zaparkować, a także wjechać w wiele miejsc niedostępnych dla aut. Dla kurierów są to niezwykle cenne atuty. Muszę przyznać, że wielu kierowców początkowo jest bardzo sceptycznych wobec wizji dostarczania towarów rowerem. To zmienia się mniej więcej po tygodniu, czasem po miesiącu. Chodzi tu nie tylko o wygodę i możliwość dotarcia do niedostępnych dla samochodów miejsc. Rower ma także dużo lepszy odbiór społeczny. Kurierzy odczuwają stres związany z szukaniem miejsc parkingowych, a czasem ze stawianiem w miejscach niedozwolonych. W przypadku roweru, ten problem przestaje ich dotyczyć. Z relacji przedstawicieli firm kurierskich wynika, że przy dobrze ułożonej miejskiej trasie, rower cargo staje się realną konkurencją dla po-

jazdów LCV w kontekście przesyłek drobnicowych. A kilka takich pojazdów to nadal znacznie mniejszy koszt niż zakup elektrycznego auta dostawczego.

Oczywiście przed nami jeszcze długa droga, bo jest to nowy produkt na polskim rynku, który musi być zaadaptowany do przestrzeni miasta inaczej niż samochód. Logistyka jest w tym przypadku oparta na punktach przeładunkowych, ponieważ kurier rowerowy nie dojedzie do miasta z magazynu centralnego, co oznacza nietatwe poszukiwanie lokali na ten cel.

Drugą barierą, nie tylko dla rowerowych dostaw, ale dla elektrycznych jednośladów w ogóle, jest brak dofinansowań do takich pojazdów. Wykreślono je z Ustawy o elektromobilności, a nie są to tanie środki transportu. Game changerem byłyby rządowe dopłaty, na wzór tych, które już oferuje Trójmiasto. Jestem pewien, że to nastąpi, bo w pewnym momencie wymusi to rynek.

Chciałbym też wspomnieć o pozytywnych zmianach. Obserwujemy szybki rozwój sieci dróg rowerowych, kontrapasów, a także dodatkowych udogodnień, jak śluzy rowerowe na jezdniach. Widzimy też duże wsparcie inicjatyw związanych z rowerami po stronie urzędów miast. Myślę, że poważnym wzmocnieniem będzie też dostępność rowerów cargo w wynajmie długoterminowym, bo to otworzy rynek na nowe biznesy. Już teraz zgłasza się do nas wielu przedsiębiorców, którzy chcą otwierać firmy logistyczne bazujące wyłącznie na rowerach, co najlepiej pokazuje, jak ogromny potencjał tkwi w tym środku transportu.



Tomasz Abratański
General Manager
MAXPRO CNC

”





TELEMATYKA, CYFROWE NARZĘDZIA I SAMOCHODY ONLINE

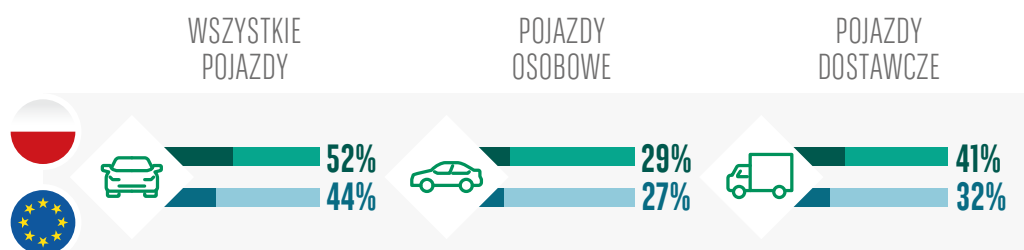
52% POLSKICH FIRM KORZYSTA Z NARZĘDZI DO MONITOROWANIA STANU POJAZDÓW. Z NARZĘDZI TELEMATYCZNYCH CHĘTNIEJ KORZYSTAJĄ UŻYTKOWNICY FLOT SAMOCHODÓW UŻYTKOWYCH. GŁÓWNYM CELEM JEST POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA POJAZDÓW I KIEROWCÓW.

W tegorocznej edycji „Barometru Flotowego”, tak jak rok wcześniej, definicję nadzoru elektronicznego nad pojazdami określono jako wykorzystywanie danych przesyłanych przez samochód, poprzez urządzenia montowane fabrycznie – to rozwiązanie przeważa dziś we flotach – lub za pośrednictwem zainstalowania dodatkowego sprzętu. Jeszcze kilka lat temu bez takich zewnętrznych urządzeń, monitorowanie stanu pojazdu nie byłoby możliwe. Obecnie większość nowych samochodów ma wbudowane systemy, które pozwalają nie tylko na bieżąco widzieć, ale i kontrolować stan pojazdu, zdalnie uruchamiać czy zamykać auto, co sprawia, że narzędzia telematyczne nie są już

tylko „cyfrowym nadzorcą” floty. Służą także do budowy większych systemów, np. firmowego car sharingu.

Przetwarzanie danych cyfrowych, docierających z samochodów, potwierdza 52% ankietowanych firm, z czego 29% monitoruje informacje z samochodów osobowych, zaś 41% odpowiedzi dotyczy samochodów użytkowych. Od lat wyniki zbierane w Polsce pokazują znacznie wyższy udział wykorzystania telematyki na tle innych krajów, właśnie za sprawą dużego nasycenia flot samochodów użytkowych systemami monitorującymi. Średnio w pozostałych krajach z cyfrowych narzędzi do nadzorowania flot korzysta 44% firm.

POZIOM WDROŻENIA NARZĘDZI TELEMATYCZNYCH WE FLOTACH

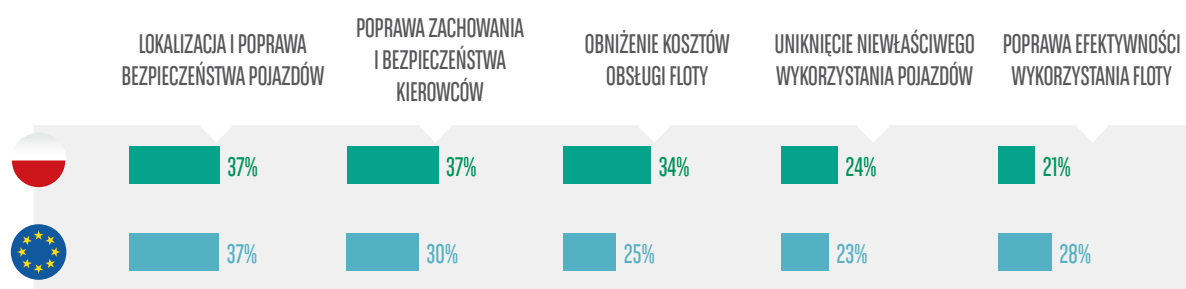


Co ciekawe, informacje z samochodów analizowane są zarówno w najmniejszych firmach, do 10 pracowników (44%), w firmach średnich i dużych – do 500 osób (48%), jak i największych, zatrudniających ponad 500 osób (41%).

Najważniejszym powodem, dla którego polskie przedsiębiorstwa wykorzystują rozwiązania telematyczne, jest nadzór nad lokalizacją i bezpieczeństwem pojaz-

dów oraz poprawa zachowania i bezpieczeństwa kierowców (oba wskazania po 37%). Jedna trzecia firm chce dzięki monitorowaniu i cyfrowej analizie danych obniżyć koszty funkcjonowania floty. Jedna na cztery firmy widzi w tym możliwość uniknięcia niewłaściwego wykorzystania pojazdów przez kierowców, a jedno na pięć z ankietowanych przedsiębiorstw chce poprawić efektywność funkcjonowania floty.

CEL WDROŻENIA TELEMATYKI



DZIAŁANIA FIRM DLA POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA KIEROWCÓW FLOTOWYCH

	OGÓŁEM		1-9 PRACOWNIKÓW		10-99 PRACOWNIKÓW		100-499 PRACOWNIKÓW		POWYŻEJ 500 PRACOWNIKÓW	
	ROZWAŻA LUB JUŻ WDROŻYŁO	JUŻ WDROŻYŁO	ROZWAŻA LUB JUŻ WDROŻYŁO	JUŻ WDROŻYŁO	ROZWAŻA LUB JUŻ WDROŻYŁO	JUŻ WDROŻYŁO	ROZWAŻA LUB JUŻ WDROŻYŁO	JUŻ WDROŻYŁO	ROZWAŻA LUB JUŻ WDROŻYŁO	JUŻ WDROŻYŁO
POJAZDY WYPOSAŻONE FABRYCZNIE W URZĄDZENIA POPRAWIAJĄCE BEZPIECZEŃSTWO JAZDY	40	26	37	23	38	21	32	20	58	41
ANALIZA RZECZYWISTEGO STYLU JAZDY	34	19	30	21	31	17	40	21	33	16
DODATKOWE URZĄDZENIA MONTOWANE W POJAZDACH	28	16	29	14	30	20	22	15	32	18
BLOKOWANIE TELEFONU W CZASIE JAZDY	24	10	19	9	39	15	24	10	16	7
E-LEARNING	21	11	23	15	23	12	17	4	21	10

”



Michał Sękiewicz
LCV & Arval Connect
Business Manager

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA

Patrząc na obecną sytuację, naznaczoną wpływem pandemii, kryzysów, przerwanych łańcuchów dostaw, telematykę powinniśmy postrzegać jako kompleksowe rozwiązanie pomagające firmom optymalizować procesy i decyzje biznesowe oraz podnosić swoje bezpieczeństwo.

Nowoczesne rozwiązania telematyczne skupiają się na stylu jazdy kierowców. Zbierane przez nie dane mówią wiele o czynnikach optymalizacji bezpieczeństwa jazdy. Dzięki nim wiem, czy nasz kierowca prowadzi służbowe auto w sposób umiarkowany i z poszanowaniem zasad ecodrivingu, czyli ekonomicznie, ekologicznie, bezszkodowo i bezpiecznie. Styl jazdy we flocie firmowej ma bowiem kluczowy wpływ na poziom bezpieczeństwa pracowników i realne oszczędności dla firmy.

Bardzo ciekawym rozwiązaniem są zintegrowane systemy dostarczające osobom zarządzającym flotami alertów i informacji w czasie rzeczywistym. Dzięki nim nie tyl-

ko wiadomo, który pojazd prowadzony jest w sposób ryzykowny czy ze zwiększonym zużyciem paliwa, ale też z wyprzedzeniem spływają informacje o ewentualnych nieprawidłowościach w samym aucie. Pozwalają one unikać kosztownych – zwłaszcza w przypadku flot aut użytkowych – napraw oraz długotrwałego wyłączenia auta z użytkowania, co przecież również znacząco wpływa na koszty obsługi floty. Istnieją również systemy wysyłające takie powiadomienia – nie tylko o samej awarii, ale też o tym, co w aucie szwankuje – do mobilnych punktów serwisowych, które mogą reagować na nie w czasie rzeczywistym i błyskawicznie udzielać wsparcia w przypadku awarii w miejscu, gdzie auto aktualnie się znajduje.

Telematyka to rozwiązanie, które będzie rozwijało się bardzo dynamicznie i nie tylko reagowało na potrzeby użytkowników, ale z czasem – nawet je wyprzedzało.

Nasza flota liczy obecnie prawie 200 pojazdów osobowych. Sukcesywnie przy wymianie floty instalujemy rozwiązania telematyczne, obecnie jest to ok. 30% floty, a do końca roku 80% floty będzie objęte telematyką. Wdrożenie planowaliśmy od dawna, konsultowaliśmy je wewnątrz firmy oraz ze związkami zawodowymi, tak aby wybrać opcję optymalną i komfortową dla kierowców.

Specyfiką wybranego przez nas rozwiązania jest to, że nie śledzimy ruchu naszych pojazdów i nie korzystamy z danych geolokalizacyjnych – interesują nas jedynie dane dotyczące ecojazdy oraz driving behavior. To właśnie te informacje gromadzimy i poddajemy analizie pod kątem optymalizacji użytkowania pojazdów, zmniejszenia zużycia paliwa oraz poprawy bezpieczeństwa. Ustawione są górne widełki prędkości maksymalnej, tak aby automatycznie otrzymywać alerty o znacznych przekroczeniach. Dziś, po pół roku, jest jeszcze za wcześnie, by oceniać tendencje naszych kierowców czy też pokazywać zmiany w ich zachowaniach na drodze, ale na pewno będziemy za jakiś czas prowadzić takie porównania i wyciągać z nich wnioski.

Moim zdaniem telematyka jest niezbędnym narzędziem w każdej firmie posiadającej flotę. Dzięki niej można realnie i skutecznie nie tylko monitorować to, co dzieje się z pojazdami i w pojazdach, ale też na bieżąco wychwytywać i reagować na jakiegokolwiek nieprawidłowości. Naszym priorytetem jest nieustanne podnoszenie bezpieczeństwa za kierownicą – zarówno dla naszych kierowców, jak i innych użytkowników dróg. Dlatego nie tylko obserwujemy, ale też promujemy bezpieczną, ekonomiczną, ekologiczną i bezszkodową jazdę – właśnie przygotowujemy się do ogłoszenia firmowego konkursu dla najbardziej efektywnych kierowców w naszej firmie. Pomogą nam w tym telematyka i zebrane dzięki niej informacje.



Marcin Lemieszek
Fleet Manager
ANGELINI PHARMA

”





PERSPEKTYWY FINANSOWANIA FLOT

WYNAJEM DŁUGOTERMINOWY JAKO SPOSÓB FINANSOWANIA NOWYCH POJAZDÓW WE FLOTACH ZRÓWNAŁ SIĘ Z LEASINGIEM FINANSOWYM I ZAKUPEM ZE ŚRODKÓW WŁASNYCH. WIDOCZNY JEST TAKŻE DUŻY POTENCJAŁ WZROSTU DLA WYNAJMU W MAŁYCH FIRMACH – CO TRZECIA Z NICH PLANUJE SKORZYSTAĆ Z TEJ FORMY FINANSOWANIA LUB ZWIĘKSZYĆ KORZYSTANIE Z NIEJ W CIĄGU TRZECH LAT. NIEMAL 60% FLEET MANAGERÓW DEKLARUJE CHĘĆ SKORZYSTANIA Z DODATKOWYCH USŁUG W ZAKRESIE ZARZĄDZANIA FLOTĄ, A NAJWIĘKSZY POTENCJAŁ WIĄŻE SIĘ Z ZARZĄDZANIEM ZAKUPAMI PALIWA.

Jak wynika z badania Arval Mobility Observatory, wynajem długoterminowy po raz pierwszy niemal zrównał się pod względem udziału w sposobach finansowania nowych aut we flotach z dotychczasowym niekwestionowanym liderem –

leasingiem, a także z zakupem pojazdu ze środków własnych. Jako główną metodę opłacania samochodów w firmie wskazało go 29% ankietowanych, podczas gdy leasing przeważał w 32% firm, a zakup był głównym wyborem w 30% flot.

METODY FINANSOWANIA SAMOCHODÓW FIRMOWYCH WYNIKI BADANIA AMO 2023

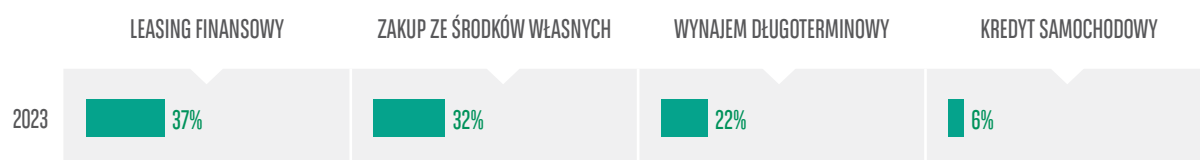


Jeśli wyłączymy najmniejsze firmy, zatrudniające do 10 pracowników, wynajem staje się rozwiązaniem dominującym na rynku flotowym. Z kolei najmniejsze przedsiębiorstwa najchętniej wybierają tę formę finansowania w przypadku korzystania z pojazdów dostawczych – 34% mikrofirm wskazuje wynajem jako główny sposób użytkowania aut LCV.

W przypadku samochodów osobowych we flotach, leasing finansowy jest rozwiązaniem zdecydowanie najpopularniejszym, choć w największych firmach (powyżej 500 pracowników) przegrywa z zakupem aut ze środków własnych.

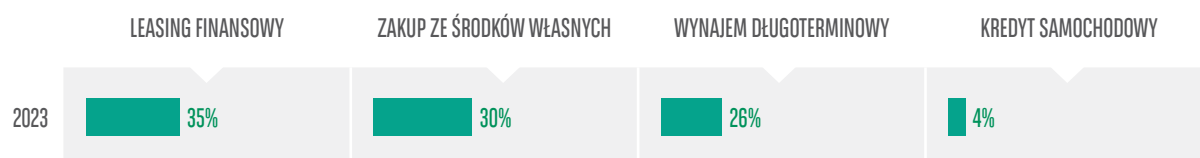
GŁÓWNE SPOSOBY FINANSOWANIA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH WE FLOCIE

WYNIKI BADANIA AMO 2023



GŁÓWNE SPOSOBY FINANSOWANIA SAMOCHODÓW UŻYTKOWYCH WE FLOCIE

WYNIKI BADANIA AMO 2023



Marginalne znaczenie we wszystkich grupach firm ma zakup samochodu na kredyt. Tylko 5% ankietowanych wskazuje to rozwiązanie jako główny sposób finansowania floty – najczęściej pojawia się ono w mikrofirmach (8%), a w największych przedsiębiorstwach kredyty są już niemal całkowicie w odwrocie.

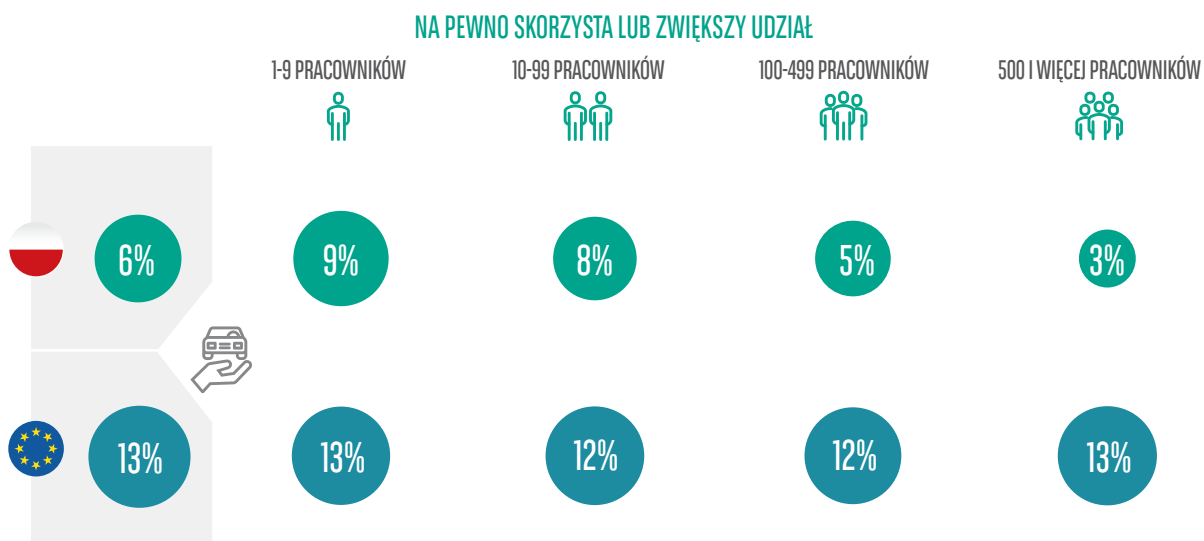
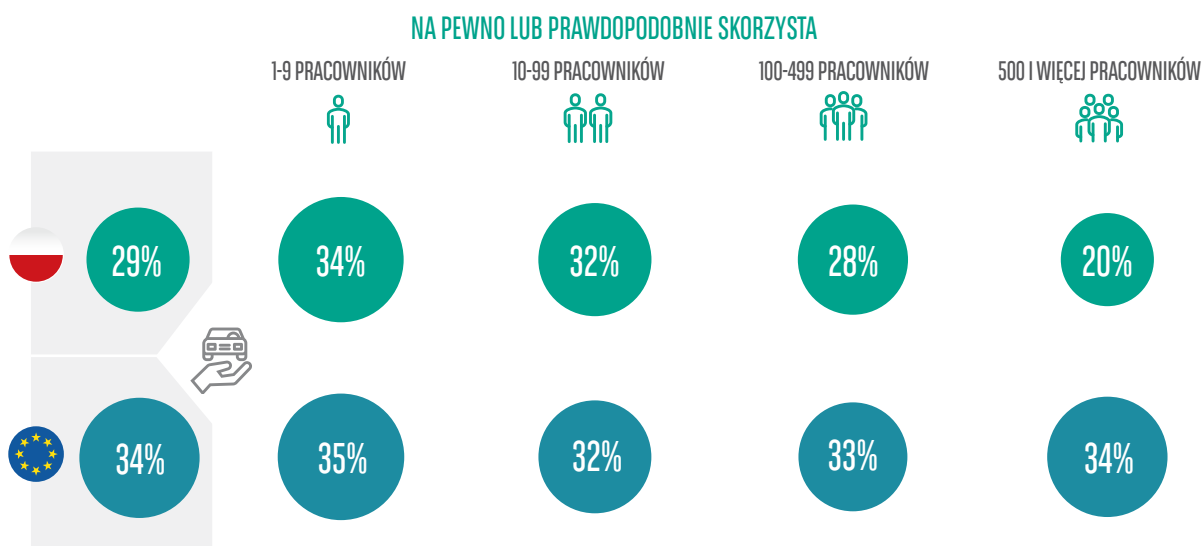
Ponieważ w tym roku pytania o główne metody finansowania pojazdów, zadane w badaniu, miały nieco inną formę niż w latach ubiegłych, nie jest możliwe porównanie danych rok do roku.

Fleet managerowie zostali zapytani o zainteresowanie wynajmem długoterminowym w ciągu najbliższych trzech lat. Niemal 30% respondentów wskazało, że prawdopodobnie lub na pewno wybiorą to rozwiązanie. Największa szansa na rozwój widoczna jest w mikroprzedsiębiorstwach – już co trzecia firma z tej grupy rozważa wybór tej formy finansowania, a 9% na pewno z niej sko-

rzysta. Z kolei w firmach zatrudniających powyżej 500 pracowników zaledwie co piąty ankietowany rozważa skorzystanie z wynajmu długoterminowego. Powodem może być to, że w tych flotach obecność wynajmu jest zdecydowanie największa – dla ponad 40% dużych firm jest to główny sposób finansowania aut.

ZAINTERESOWANIE FIRM SKORZYSTANIEM PO RAZ PIERWSZY LUB ZWIĘKSZENIEM UDZIAŁU WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO W FINANSOWANIU FLOTY

WYNIKI BADANIA AMO 2023



(UE Z WYŁĄCZENIEM NIEMIEC)

W badaniu Arval Mobility Observatory zapytano także o główne kryteria brane pod uwagę przy tworzeniu polityk flotowych polskich firm. Całkowity koszt użytkowania okazał się istotny dla 46% ankietowanych, a limit przebiegu pojazdów dla 41%. Co trzecie przedsiębiorstwo wskazywało na wolność wyboru aut. Największą zmianą w tegorocznych wynikach jest duży wzrost znaczenia limitu emisji CO₂. To kryterium wskazało 29% firm, czyli o 15 punktów procentowych więcej niż w 2022 roku.

Fleet managerowie, jak co roku, byli pytani także o zainteresowanie dodatkowymi usługami z zakre-

su zarządzania flotą. W 59% firm takie rozwiązania brane są pod uwagę. Co czwarty ankietowany rozważa skorzystanie z usługi zarządzania zakupami paliwa. Znacznie spadła natomiast grupa chętnych na wynajem lub leasing pojazdu używanego – z 36% do 21% firm, a także na raportowanie online – z 23% na 13%. Po 15% respondentów rozważa szkolenia z bezpiecznej i ekologicznej jazdy, a także wynajem średnioterminowy.

POTENCJAŁ WPROWADZENIA DODATKOWYCH USŁUG Z ZAKRESU ZARZĄDZANIA FLOTĄ



Niestabilność gospodarcza, niepewna przyszłość, w tym rosnące ceny aut i stopy procentowe, wpływające na koszty finansowania spowodowały, że w 2022 roku wielu przedsiębiorców i firm w Polsce wstrzymało decyzje o nabywaniu nowych aut na potrzeby swojej działalności. Znaczący spadek był widoczny zwłaszcza w przypadku zakupu ze środków własnych, kredytu i leasingu finansowego – łącznie wyniósł 14% r/r. Inaczej sytuacja wyglądała, jeśli chodzi o wynajem długoterminowy, gdzie odnotowany został wzrost sprzedaży o 2,3% r/r.

Na wynajem długoterminowy coraz częściej decydują się mikrofirmy, często są to podmioty, które wcześniej korzystały z leasingu finansowego. Wysoka inflacja i stopy procentowe, a także rosnące ceny samochodów, to sytuacja, która dodatkowo stymuluje wzrost popularności wynajmu. Zapewnia on firmom możliwość precyzyjnego zaplanowania wszystkich kosztów związanych z autem, gwarantując przy tym stabilność obciążeń finansowych. Poza tym, to rozwiązanie w większości przypadków nie wymaga opłaty wstępnej i nigdy nie ma konieczności wykupu auta po zakończeniu umowy.

Konsekwencją relatywnie dużych spadków sprzedaży w konkurencyjnych formach finansowania samochodów jest wzrost udziału wynajmu długoterminowego w całkowitej sprzedaży samochodów do firm w Polsce w 2022 r. Niemal 3 na 10 nowych aut osobowych (28,1%), które zostały zakupione w minionym roku w naszym kraju przez firmy i przedsiębiorców, były finansowane właśnie tą metodą. Na potrzeby wynajmu długoterminowego branża nabyła w 2022 r. 83,9 tys. nowych aut osobowych.

Co bardzo cieszy, rośnie udział ekologicznych napędów w ogólnej puli wynajmowanych samochodów. Wszelkiego typu hybrydy i auta w pełni elektryczne reprezentują już 7,7% ogółu. Udział aut w pełni elektrycznych wynosił 1,2% i powiększył się zaledwie w czasie jednego roku ok. 2,5-krotnie. Szybki wzrost liczby samochodów elektrycznych to przede wszystkim zasługa publicznych dopłat do tego typu pojazdów w ramach programu „Mój elektryk”. Rata za wynajem długoterminowy samochodu elektrycznego w wielu przypadkach zaczyna się już zbliżać do poziomu analogicznego pojazdu z napędem spalinowym.



Michał Jankowski
Dyrektor Biura

POLSKI ZWIĄZEK WYNAJMU
I LEASINGU POJAZDÓW

”



STRUKTURA RYNKU

ROK 2022 BYŁ WYMAGAJĄCY ZARÓWNO DLA KLIENTÓW, KTÓRZY POSZUKIWALI NOWYCH SAMOCHODÓW, JAK I DLA PRODUCENTÓW ORAZ DYSTRYBUTORÓW POJAZDÓW. WOJNA W UKRAINIE SPOWODOWAŁA PRZERWANIE DOSTAW WAŻNYCH KOMPONENTÓW DLA SEKTORA MOTORYZACYJNEGO W EUROPIE. JEDNOCZEŚNIE SZYBKIE ZERWANIE Z DOSTAWAMI ROSYJSKICH SUROWCÓW ENERGETYCZNYCH PRZEZ WIELE KRAJÓW UE WYWINDOWAŁO CENY ENERGII, A CO ZA TYM IDZIE INFLACJĘ, DO POZIOMÓW NIE NOTOWANYCH OD CAŁYCH DEKAD.

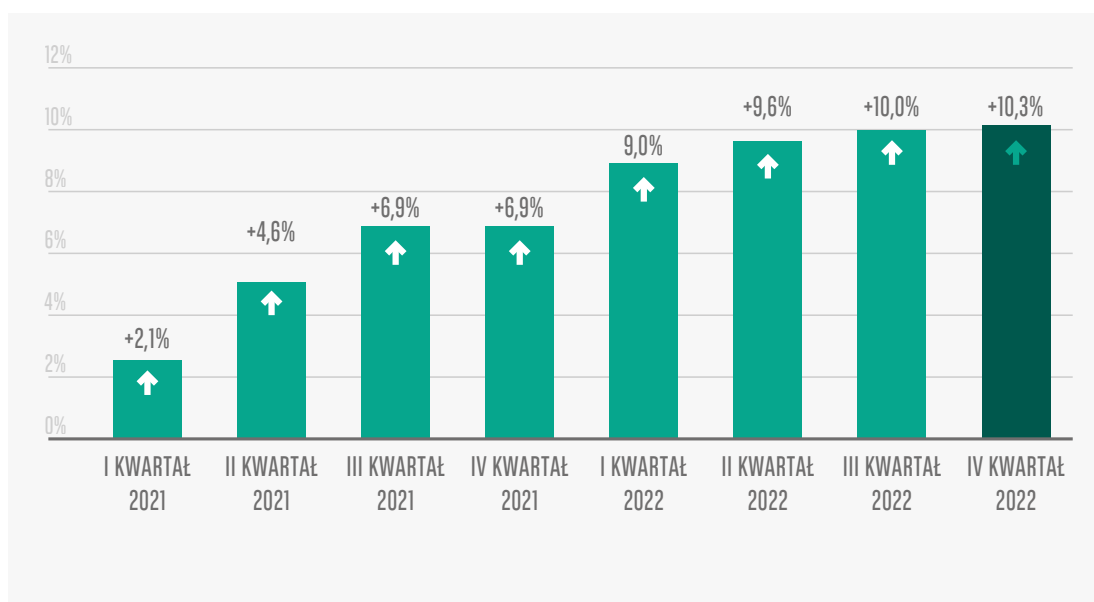
W efekcie samochody albo były trudno dostępne, podobnie jak w pandemii, albo ich ceny rosły w bardzo szybkim tempie. Jak podawał Instytut Samar, w grudniu 2022 r. średnia ważona cena sprzedaży nowego auta wyniosła 167 164 zł. W porównaniu do grudnia poprzedniego roku, wzrost wyniósł aż 18,6%. W całym 2022 roku tak liczona cena przekroczyła poziom 155 tys. złotych (wynosi dokładnie 155 338 zł) i była o 14,9% większa niż rok wcześniej. Tak gwałtowny wzrost cen, połączony z bardziej pesymistycznymi oczekiwaniami konsumentów i przedsiębiorstw odnośnie przyszłości sprawił, że popyt na nowe auta spadł. W całym 2022 r. zarejestrowano w Polsce 446 647 szt. nowych samochodów osobowych, o 6% mniej niż rok wcześniej. Nowych lekkich pojazdów użytkowych o DMC do 3,5 t zarejestrowano łącznie 73 926, czyli prawie o 16% mniej niż w 2021 r. Klienci indywidualni kupili o 5% więcej samochodów osobowych, zaś przedsiębiorcy ograniczyli zakupy o 10%.

Tymczasem rynek wynajmu długoterminowego przeżywał prawdziwy rozkwit. Według danych

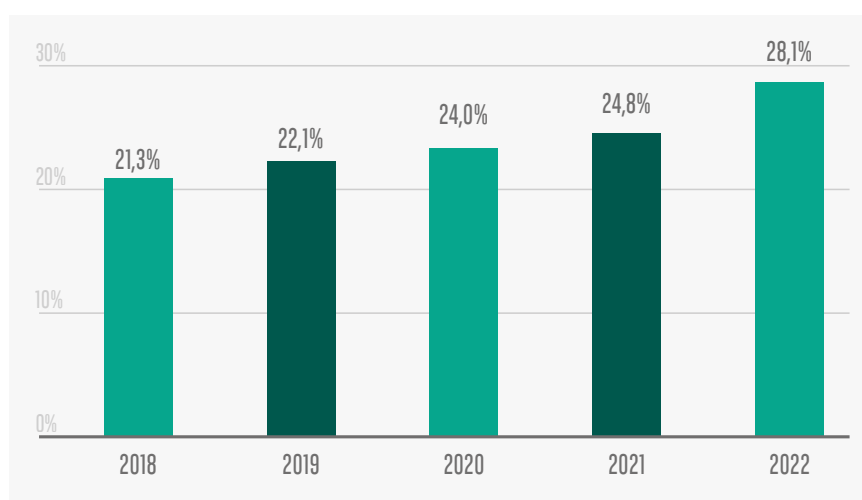
gromadzonych przez Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów (PZWLP) w 2022 r. zanotowano wzrost zainteresowania wynajmem o 10,3% r/r. Co ciekawe, tempo wzrostu rynku wynajmu rośnie z kwartału na kwartał, niezależnie od wydarzeń zewnętrznych, czyli wybuchu konfliktu zbrojnego, wzrostu inflacji i kolejnych podwyżek stóp procentowych. Zgodnie z informacjami podawanymi przez PZWLP, w 2022 roku udział wynajmu długoterminowego w sprzedaży samochodów do firm w Polsce zwiększył się o 3,3 p.p., a po rozwiązaniu to sięgało w minionym roku blisko 3 na 10 firm nabywających w tym czasie nowe auta. Coraz chętniej z wynajmu długoterminowego korzystają również najmniejsi przedsiębiorcy w kraju, często zastępując nim wcześniej wykorzystywany klasyczny leasing. W efekcie firmy z sektora wynajmu długoterminowego odpowiadały za zakup niemal co trzeciego nowego samochodu osobowego w Polsce.

TEMPO WZROSTU R/R BRANŻY WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO SAMOCHODÓW W POLSCE

ŁĄCZNA LICZBA AUT W USŁUDZE FULL SERVICE LEASING



UDZIAŁ WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO W SPRZEDAŻY NOWYCH AUT OSOBOWYCH DO FIRM W LATACH 2018-2022



Na rynku motoryzacyjnym coraz bardziej widoczny jest również efekt zwiększonego zainteresowania konsumentów samochodami elektrycznymi. Powodem jest nie tylko coraz większa dostępność pojazdów, bo jak wynika z danych Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, w ofercie importerów jest już ponad 100 elektrycznych modeli. To także efekt rządowego wsparcia powszechnej elektryfikacji polskich flot prywatnych i służbowych. Rok 2022 był pierwszym pełnym rokiem dostępności dopłat z programu „Mój elektryk”, gdzie zyskać można dotację na zakup lub wynajem samochodu elektrycznego w wysokości nawet 27 000 zł. Do Banku Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej obsługującego system dotacji, wpłynęło wg stanu na koniec 2022 r., ponad 5700 wniosków o dopłaty o łącznej wartości 184 mln zł. NFOŚiGW zaakceptował wówczas dotacje do leasingu ponad 4900 pojazdów na kwotę prawie 160 mln zł, z czego blisko 3800 szt. (101 mln zł) dotyczyło samochodów osobowych, a niemal 1100 szt. (58 mln zł) pojazdów dostawczych.

Tak znaczące wsparcie przełożyło się na szybką zmianę struktury napędów nowych samochodów rejestrowanych w Polsce. Od stycznia do grudnia 2022 r. zarejestrowano w Polsce 11 293 szt. samochodów osobowych napędzanych wyłącznie energią elektryczną, tj. 59,2% więcej niż rok wcześniej. W efekcie udział elektryków w sprzedaży wyniósł 2,7% wobec 1,7% rok wcześniej. Łączny udział napędów alternatywnych, w tym elektryków, hybryd (PHEV, HEV), samochodów zasilanych gazem, wyniósł w nowych rejestracjach ponad 40%. Załedwie 11% stanowiły nowe samochody napędzane silnikami Diesla, zaś ponad 48% w nowych rejestracjach miały samochody napędzane benzyną.

W rankingu najpopularniejszych marek w 2022 r. królowały Toyota, z niemal dwukrotną przewagą nad Skodą, dalej KIA, Volkswagen, Hyundai i BMW.

Rok 2023 przyniósł wreszcie oczekiwane zmiany na rynku motoryzacyjnym. Po pandemicznym spadku oraz kryzysie związanym z mikroprocesorami, przekładającym się na ograniczoną dostępność aut, od początku roku liczba rejestrowanych samochodów zaczęła rosnąć. I chociaż w skali ostatnich 12 miesięcy wzrost nie jest zbyt duży, bo wynosi zaledwie 1,5%, to jednak sam fakt pozytywnego przełamania ma znaczenie.

Wspomniane problemy nie tylko stały się przyczynkiem do spadku sprzedaży samochodów. W ich efekcie zaczęły gwałtownie rosnąć ceny, a to oczywiście nie pozostało bez wpływu na zainteresowanie klientów zakupem aut. Kulminację wzrostu zanotowaliśmy w lutym bieżącego roku, kiedy to indeks cenowy, reprezentujący zmiany w cennikach, osiągnął poziom 10,7%. Na szczęście ten silny trend wzrostowy został przełamany i chociaż ceny nie zatrzymały się, to notowane miesięcznie poziomy wzrostu nie są już tak duże.

Wśród zmian, które obecnie obserwujemy, jest rosnąca rola kanału flotowego na rynku. O ile przed pandemią, na początku 2019 roku, udział flot w bieżących rejestracjach wynosił około

52%, to dziś jest on o 10 punktów procentowych wyższy. W tym samym czasie udział klienta indywidualnego (osób fizycznych) obniżył się o niemal taki sam procent.

Na uwagę zasługuje rozwój rynku wynajmu długoterminowego. Co prawda udział firm klasyfikowanych w grupie Car Fleet Management (CFM) zwiększył się o 3%, jednak obserwujemy poszerzenie oferty firm leasingowych także o tzw. full service leasing, co oznacza, że znaczenie tego typu usług rośnie zdecydowanie szybciej niż wynikałoby to z dostępnych statystyk. Analizując bieżące trendy, można przypuszczać, iż w dobie wzrostów cen, to właśnie wynajem będzie cieszył się coraz większym zainteresowaniem klientów.

Mówiąc o rynkowych trendach, nie można nie wspomnieć o rozwoju sprzedaży samochodów elektrycznych. Ich udział w całkowitej liczbie rejestrowanych samochodów zbliżył się już do poziomu 3,5%. Warto zwrócić też uwagę na wzrost zainteresowania klientów markami premium. Ich udział w rynku wynosi obecnie 20,5%.



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 25 krajach świata i w ramach projektu „Barometr flotowy” prowadzi tam niezależne, ustandaryzowane badanie rynku flotowego.

Badanie prowadzone przez AMO jest niezależne, a jego celem jest zebranie danych i określenie trendów zwią-

zanych z mobilnością pracowników. Wyniki badania pozwalają też na opisanie zmian zachodzących na rynkach flotowych, jak również na nakreślenie perspektyw rozwoju rynku w poszczególnych krajach.

W tegorocznym badaniu sprawdzono jak krótkoterminowe zmiany kształtują rynek, na jakie pojazdy czeka on w perspektywie najbliższych 3 lat oraz jak rozwiązania mobilne wpływają na zarządzanie flotą.





PRÓBA

Całkowita: **7 222**,
w tym **5 896** firm w Europie

W Polsce wg wielkości firm:

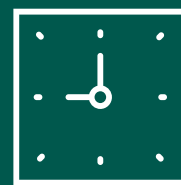
159 w firmach
od 2 do 99 pracowników

141 w firmach
ponad 100 pracowników



BADANE FIRMY W POLSCE WG SEKTORÓW

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



DŁUGOŚĆ WYWIADU

20 minut średnio

