

2018

BAROMETR FLOTOWY

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

www.arval.pl

Corporate Vehicle
Observatory



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

**We care about cars.
We care about you.**

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	02
2. STRUKTURA RYNKU	04
3. STRUKTURA FLOT	08
4. POLSKA NAJWIĘKSZYM RYNKIEM LPG W EUROPIE	12
5. FINANSOWANIE FLOTY	14
6. TCO, CO ₂ , WLTP	18
7. MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA	22
8. TELEMATYKA I BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCÓW	26
9. METODOLOGIA CVO	30



Grzegorz Szymański

DYREKTOR GENERALNY ARVAL SERVICE LEASE POLSKA
PREZES ZARZĄDU PZWLP

ROK 2017 BYŁ BEZPRECEDENSOWY

Szanowni Państwo!

Rok 2017 był dla polskiej branży motoryzacyjnej bezprecedensowy. Dobra sytuacja gospodarcza przełożyła się na rekordową sprzedaż ponad 486 tysięcy nowych aut osobowych, co oznacza 15-procentowy wzrost w porównaniu do roku 2016. Nabywcami ponad 72% samochodów były podmioty gospodarcze. Przewidujemy, że na koniec 2018 r. odsetek ten może wynieść nawet 74%.

Doskonała kondycja polskich firm wzmocniła przedsiębiorstwa zajmujące się wynajmem długoterminowym. Jako branża urosliśmy po I półroczu 2018 r. aż o ponad 15%, czyli najwięcej od 6 lat. Ten wzrost to owoc, między innymi szybko rosnącej popularności usługi wynajmu w firmach z sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Potwierdzają to wyniki tegorocznego CVO. Wyraźnie widać, że polski sektor MŚP wyróżnia się na tle innych firm na obszarze Unii Europejskiej – nasi przedsiębiorcy kolejny rok optymistycznie spoglądają w przyszłość!

W mojej ocenie w ubiegłym roku dokonał się ważny przełom: widoczna jest wyraźna zmiana w podejściu do posiadania samochodu na własność. Rośnie popularność wynajmu aut na mi-

nuty dla klientów indywidualnych, a *car sharing* zdobywa uznanie także w firmach. Przedsiębiorcy coraz częściej dostrzegają, że dzięki nowoczesnym rozwiązaniom technologicznym łatwiej jest zarządzać współdzieleniem służbowych aut – powoduje to obniżenie realnych kosztów mobilności pracowników w firmie.

Chciałbym zwrócić również uwagę na kwestię ekologii. Tak zwana zła prasa samochodów z silnikiem Diesla spowodowała, że ich udział we flotach spada. Ten trend staje się jednocześnie katalizatorem ewolucji w kierunku napędów alternatywnych. Co ciekawe, pod pewnymi względami Polska jest w forpoczcie tej motoryzacyjnej rewolucji dzięki ogromnej popularności alternatywnego paliwa, jakim jest LPG.

Przekazuję w Państwa ręce kolejną edycję „Barometru Flotowego”. Mam nadzieję, że zawarte w nim informacje i wyniki badań CVO pomogą Państwu w podejmowaniu najlepszych biznesowych decyzji związanych z mobilnością w Państwa przedsiębiorstwach.

Zapraszam do lektury!



STRUKTURA RYNKU

Rok 2017 był rekordowy pod względem liczby sprzedanych samochodów. W tym czasie z polskich salonów wyjechało prawie pół miliona aut osobowych, a to oznacza, że na naszych drogach pojawiło się aż o 15% więcej nowych samochodów niż w roku 2016. Taki wynik zawdzięczamy głównie bardzo dobrej kondycji przedsiębiorstw, które były odpowiedzialne za zakup około 72% z nich. Wszystko wskazuje na to, że w roku 2018 firmy kupią 74% pojazdów.

Najprawdopodobniej tempo rozwoju polskiego rynku flotowego w najbliższych latach się utrzyma, ponieważ – jak wynika z badania CVO – ponad 24% respondentów deklaruje, że liczba aut w ich flotach się zwiększy. W innych krajach UE chęć rozbudowy floty deklaruje 19% menedżerów. Wynika to z nasycenia tych rynków. Polska natomiast jest krajem pozostającym wciąż w fazie wymiany starej floty i rozwijania usług FSL.

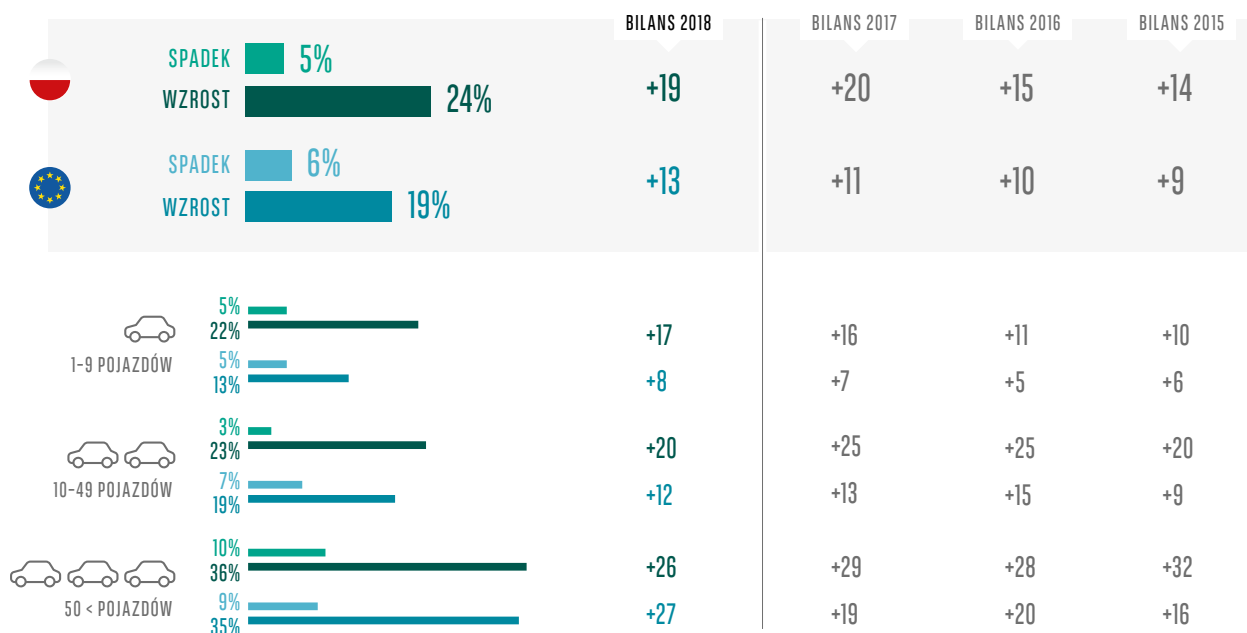
Wyniki tegorocznego CVO wskazują, że w Polsce najczęściej optymistów pracuje w firmach posiadających powyżej 50 pojazdów – aż 36%. Warto jednak zaznaczyć, że duże firmy nie koncentrują się już jak dawniej głównie na zwiększaniu floty, ale na jej optymalizacji poprzez wprowadzanie takich rozwiązań jak np. *car sharing*. Podobny proces można było zaobserwować kilka lat temu w krajach zachodnioeuropejskich.

Szczególną uwagę należy zwrócić na sektor małych i średnich przedsiębiorstw, w którym pozytywne nastroje związane z rozwojem floty rosną nieustannie od 2012 roku. Rodzimi przedsiębiorcy zatrudniający od 1 do 9 pracowników wyrażają znacznie większe zainteresowanie zwiększeniem liczby aut we flotach niż ich odpowiednicy z Europy Zachodniej: 22% vs 13%.



ROK 2017 BYŁ REKORDOWY POD WZGLĘDEM LICZBY SPRZEDANYCH SAMOCHODÓW. TAKI WYNIK ZAWDZIĘCZAMY GŁÓWNIE BARDZO DOBREJ KONDYCJI PRZEDSIĘBIORSTW.

POTENCJAŁ WZROSTU RYNKU FLOTOWEGO WYNIKI BADANIA CVO 2018



Powodem znaczącego wzrostu zainteresowania samochodami przedsiębiorstw z sektora MŚP może być nie tylko poprawa ich kondycji finansowej, ale także lepsze dopasowanie oferty firm oferujących wynajem długoterminowy do potrzeb odbiorców niekorporacyjnych. Obecnie nawet najmniejsze podmioty mogą skorzystać z usług dostępnych dotychczas jedynie dla największych flot.

Zmiana widoczna jest także w mentalności samych przedsiębiorców. Kładą oni coraz większy nacisk na bycie mobilnym, a nie jak dotychczas – na posiadanie samochodu na własność.

Rośnie świadomość, że długoterminowy wynajem pojazdów należy rozpatrywać w kategoriach nie tylko finansowych, ale również korzyści płynących z oszczędności czasu, który można przeznaczyć na prowadzenie biznesu.

Oczywisty wpływ na duży potencjał wzrostu w segmencie MŚP ma także ciągle niski poziom nasycenia tego rynku w porównaniu do krajów bardziej rozwiniętych. Jako przykład można wskazać rynek holenderski, na którym z usług wynajmu korzysta aż 80% firm oraz instytucji. W Polsce jest to obecnie około 20% (wzrost o 2% r/r).

RYNEK WYNIKI REJESTRACJI





Wojciech Drzewiecki,
Prezes

INSTYTUT BADAŃ RYNKU MOTORYZACYJNEGO SAMAR



Ubiegły rok zakończył się rekordową na polskim rynku w XXI wieku liczbą rejestracji. Również w poszczególnych miesiącach 2018 r. bite są kolejne rekordy sprzedaży aut, co zapewne zaowocuje jeszcze lepszym wynikiem całorocznym.

Tak dobre wyniki polskiego rynku to przede wszystkim zasługa dużej aktywności klienta instytucjonalnego. To właśnie firmy stanowią siłę napędową rejestracji nowych samochodów. Ich udział w 2017 r. wyniósł ponad 70%. Statystyka ta jednak nie uwzględnia osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą oraz spółek cywilnych, które w CEPIK klasyfikowane są w grupie „osób fizycznych”. Ponieważ w grupie osób fizycznych znajdują się także firmy, ich rzeczywisty udział w rynku jest jeszcze większy.

Na podstawie wyników „Barometru Flotowego”, w którym to badaniu menedżerowie flot z optymizmem patrzą w przyszłość, można prognozować, że w najbliższej przyszłości zakupy, szczególnie małych i średnich firm, będą dalej rosnąć.

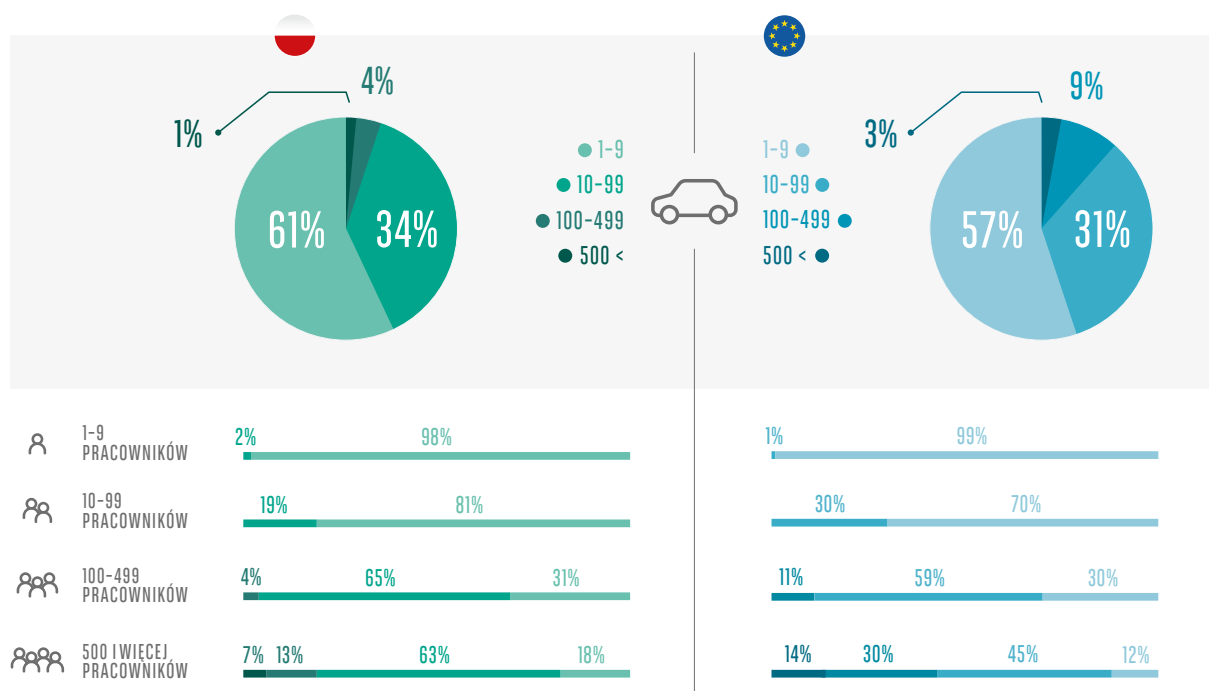
Ta pozytywna tendencja może zostać jednak zakłócona, Ministerstwo Finansów pracuje bowiem obecnie nad zmianami w przepisach dot. sposobu rozliczania leasingu przez przedsiębiorców. Z uwagi na to, że w chwili oddawania do druku tego raportu zmiany te nie przybrały jeszcze ostatecznego kształtu, trudno przewidzieć, jak duży wpływ będą one miały na zakup pojazdów firmowych.

STRUKTURA FLOT

Wyniki tegorocznego badania CVO nie przyniosły informacji o istotnych zmianach wielkości flot w dużych firmach. Zmiany są jednak widoczne w przypadku małych i średnich

przedsiębiorstw – zatrudniających od 10 do 99 pracowników – gdzie odsetek podmiotów, w których liczba pojazdów przekroczyła 10 sztuk, zwiększył się z 69% do 81%.

LICZBA POJAZDÓW WE FLOCIE WYNIKI BADANIA CVO 2018

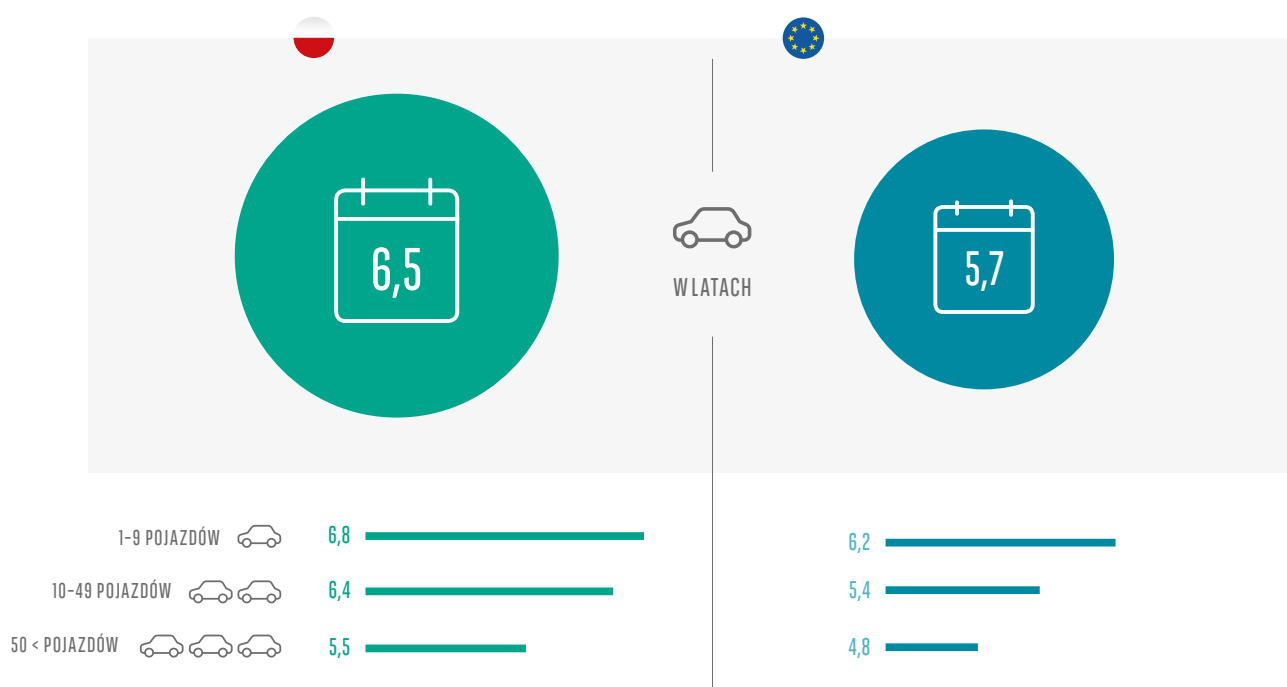


POLSCY PRZEDSIĘBIORCY Z SEKTORA MŚP ZAMIERZAJĄ CZĘŚCIEJ NIŻ DOTYCHCZAS WYMIENIAĆ SAMOCHODY.

Podobne wnioski nasuwają się z analizy pytań dotyczących przewidywanego czasu utrzymywania pojazdów we flotach. Choć w przypadku firm zatrudniających powyżej 99 pracowników nie odnotowano dużych zmian w stosunku do ubiegłego roku, to w mniejszych organizacjach okres użytkowania samochodów będzie się skracał.

W firmach, w których liczba pojazdów nie przekracza 9 sztuk, średni przewidywany czas użytkowania auta skrócił się z 7,8 do 6,8 lat. Oznacza to, że polscy przedsiębiorcy z sektora MŚP zamierzają częściej niż dotychczas wymieniać samochody i wkrótce będą to robić tak często, jak ich koledzy z innych państw Unii Europejskiej. Potwierdza to wzrost zainteresowania najemem długoterminowym w małych firmach.

JAK DŁUGO FIRMA UŻYTKUJE POJAZDY WYNIKI BADANIA CVO 2018



Istotną zmianą na rynku jest także malejący udział we flotach aut zasilanych olejem napędowym. Taką tendencję można uznać za kontynuację trendu zapoczątkowanego we wrześniu 2015 roku przez tzw. *dieselgate*, czyli proceder instalowania w samochodach z silnikiem Diesla oprogramowania fałszującego dane dotyczące emisji spalin.

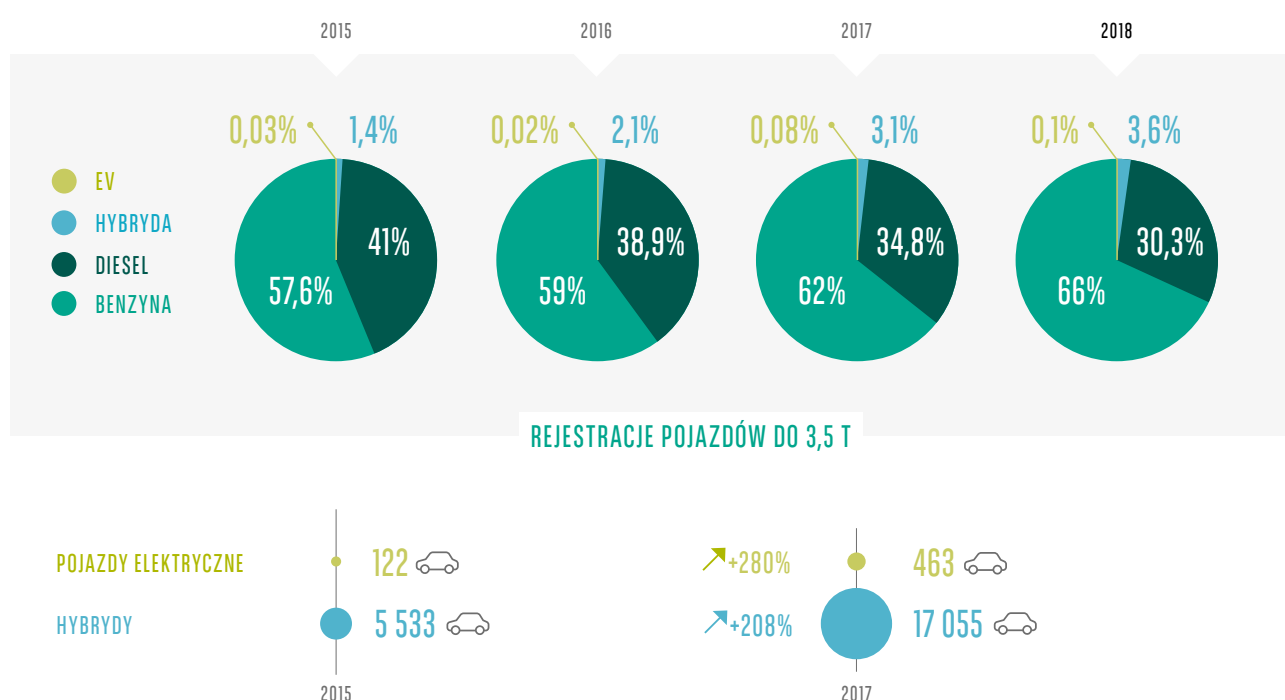
Na regularny spadek popularności samochodów z silnikiem wysokoprężnym miały także wpływ inne czynniki, takie jak: rosnąca świadomość opinii publicznej dot. szkodliwości spalin tego typu napędu dla zdrowia oraz zaostrzenie norm ich emisji.

...

Coraz więcej miast w Europie zaczęło także wprowadzać zakazy wjazdu pojazdów z silnikami wysokoprężnymi do centrów dużych aglomeracji. Wszystkie opisane powyżej czynniki spowodowały, że w obiegowej opinii zaczęły pojawiać się przekazy o „śmierci diesla”. Dane mówią same za siebie. W 2015 roku odsetek rejestrowanych aut z silnikiem wysokoprężnym

wynosił w Polsce ponad 40%. W roku 2018 już tylko 30,3%. W tym samym czasie odnotowano ponad 200% wzrosty rejestracji samochodów z napędami alternatywnymi: hybrydowymi oraz elektrycznymi – udział w rejestracjach pojazdów hybrydowych wzrósł z 1,4% do 3,6%. Coraz chętniej kupowane są także auta z silnikiem benzynowym.

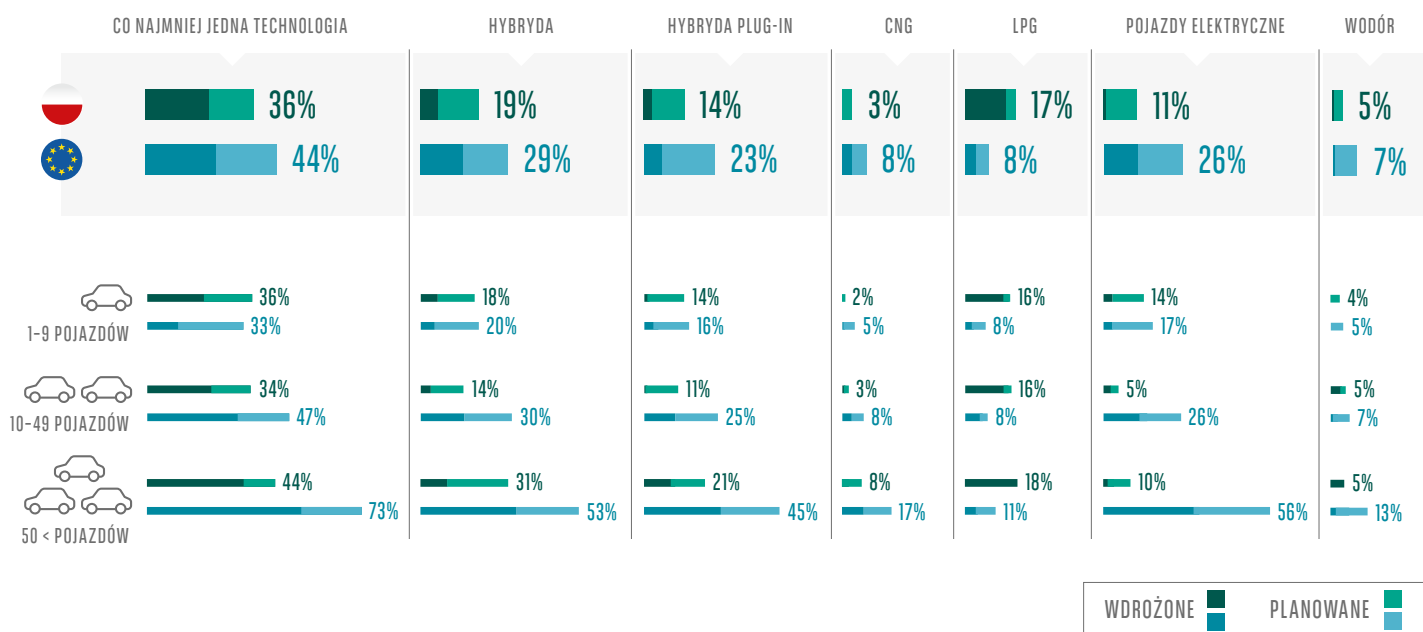
NEPĘDY ALTERNATYWNE VS KONWENCJONALNE WYNIKI REJESTRACJI



Opisane powyżej problemy wizerunkowe aut zasilanych olejem napędowym przekładają się bezpośrednio na kierunek, w jakim deklarują się podążać przedsiębiorcy badani w CVO. Aż 44% z nich rozważa zakup floty z napędem alternatywnym.

Dla porównania rok temu odsetek ten wynosił 40%. Także w Polsce rośnie zainteresowanie takimi samochodami (31% w roku ubiegłym vs 36% w obecnym badaniu).

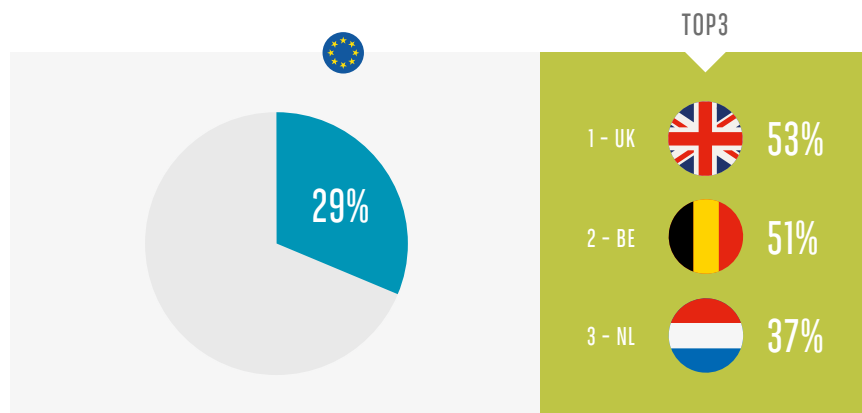
WDROŻENIE NAPĘDÓW ALTERNATYWNYCH WYNIKI BADANIA CVO 2018



Najczęściej wybieranym napędem alternatywnym są hybrydy. Najchętniej kupują je przedsiębiorcy z Wielkiej Brytanii, Belgii oraz Holandii. Także w Polsce rośnie popularność samochodów z tym rodzajem napędu.

W zeszłym roku 13% przedsiębiorców deklaroowało, że już posiada hybrydy lub rozważa ich zakup w ciągu następnych 3 lat. W tegorocznym badaniu CVO taką opinię wyraziło już 19% z badanych.

NAPĘD HYBRYDOWY WYNIKI BADANIA CVO



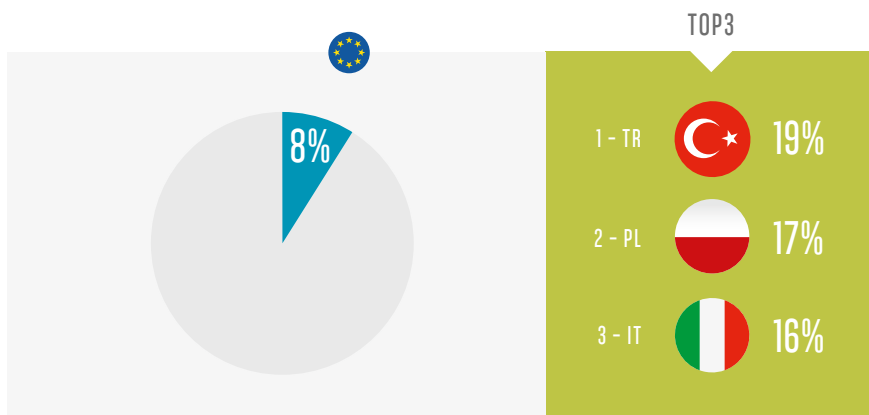
- 4 - CH 36%
- 5 - FR 30%
- 6 - ES 30%
- 7 - IT 22%
- 8 - PT 22%
- 9 - PL 19%
- 10 - DE 16%
- 11 - TR 15%
- 12 - CZ 3%

POLSKA NAJWIĘKSZYM RYNKIEM LPG W EUROPIE

W maju 2018 r. Federalny Sąd Administracyjny w Lipsku wydał wyrok, który pogorszył – i tak źle po *dieselgate* – perspektywy silników wysoko-
prężnych. Sąd uznał, że władze Stuttgartu i Düsseldorfu nie złamały prawa, wprowadzając zakaz wjazdu do centrum miasta pojazdów ze starszymi silnikami Diesla. Ten precedensowy wyrok może zapoczątkować serię podobnych decyzji o ograniczeniach dla diesli. Z pewnością spowoduje to dalszy spadek zainteresowania tego typu autami. Jak na ironię, Stuttgart to miasto uznawane za kolebkę niemieckiej motoryzacji, w którym swoje siedziby mają Mercedes-Benz oraz Porsche.

Tam, gdzie na popularności tracą diesle, pojawia się przestrzeń dla napędów alternatywnych, takich jak hybrydy, czy auta elektryczne. I rzeczywiście: nominalnie samochody z napędem elektrycznym notują spektakularne wzrosty sprzedaży, w liczbach bezwzględnych są to jednak nadal śladowe udziały w rynku. W Polsce, z wielu względów, auta elektryczne nie są obecnie realną alternatywą dla diesla. Wynika to nie tylko z braku infrastruktury do ładowania, ale także z braku zachęt fiskalnych oraz wciąż ubogiej gamy modelowej, co przekłada się na nadal wysoką cenę aut.

LPG WYNIKI BADANIA CVO 2018



Wdrożone i planowane w ciągu 3 kolejnych lat

4 - UK	14%
5 - ES	11%
6 - BE	8%
7 - DE	7%
8 - NL	6%
9 - CH	6%
10 - PT	4%
11 - CZ	3%
12 - FR	1%

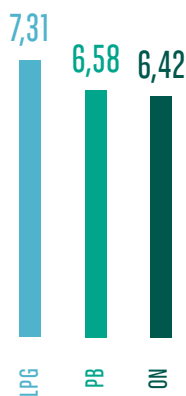
Polscy przedsiębiorcy wydają się jednak od lat konsekwentnie podążać w kierunku nieco innym niż ich koledzy z UE. Obok Turcji, Włoch oraz Wielkiej Brytanii Polska jest europejskim liderem aut z napędem LPG. Według badań CVO w Polsce z alternatywnego rodzaju napędu korzysta 22% ankietowanych, z czego aż 14% wybrało LPG. W UE na 23% wdrożonych napędów alternatywnych jedynie 4% to LPG. Badania tegorocznego CVO wskazują, że polscy przedsiębiorcy wciąż wyrażają zainteresowanie tym rodzajem napędu.

Okazuje się więc, że polscy przedsiębiorcy od lat byli w czołówce Europy, jeżeli chodzi o „zieloną flotę”. Badania jednoznacznie wskazują bowiem, że w porównaniu nie tylko do diesla, ale także do silników benzynowych spalanie LPG powoduje znacznie mniejszą emisję dwutlenku węgla, tlenków azotu, dwutlenku siarki, ale i substancji odpowiadających za powstawanie smogu.

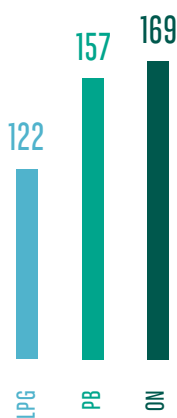
PORÓWNANIE ŹRÓDEŁ NAPĘDU TEN SAM MODEL POJAZDU Z SEGMENTU B O PORÓWNYWALNEJ MOCY

- LPG
- BENZYNA
- DIESEL

REALNE ZUŻYCIE PALIWA
NA 100KM
(W LITRACH)



REALNA EMISJA
CO₂
(W GRAMACH)



REALNY KOSZT
PRZEJECHANIA 100 KM
(W PLN)



Średnia cena paliwa w PLN według e-petrol.pl na 12.09.2018
Dane spalania – wynik badań Arval Consulting

POLSCY PRZEDSIĘBIORCY OD LAT
BYLI W CZOŁÓWCE EUROPY,
JEŻELI CHODZI O „ZIELONĄ FLOTĘ”.

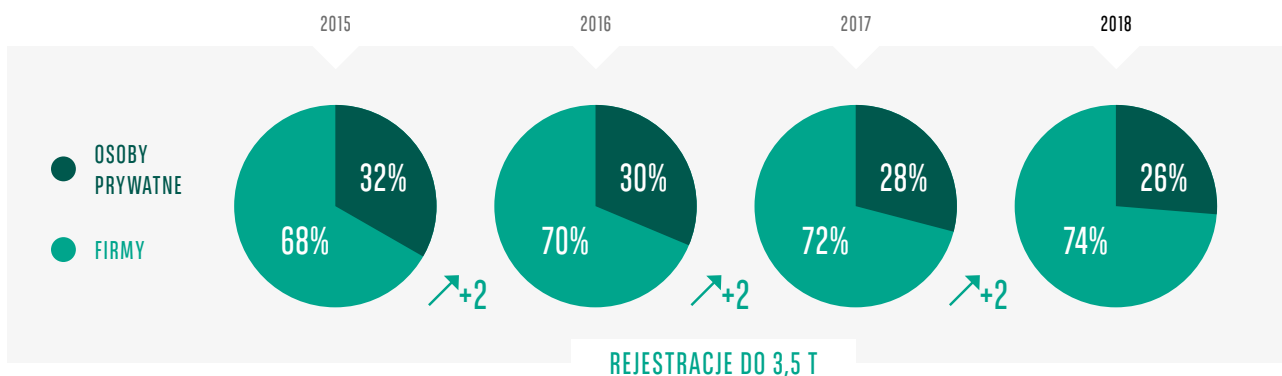


FINANSOWANIE FLOTY

Rekordowa sprzedaż nowych aut w ubiegłym roku miała swoje odzwierciedlenie w wynikach branży wynajmu samochodów. W 2017 r. podmioty gospodarcze w Polsce zakupiły łącznie 339 tys. nowych aut osobowych.

Firmy kupują coraz więcej i trend ten utrzymuje się od kilku lat: w 2015 r. do firm trafiło 68% samochodów, a w kolejnych latach udział ten rósł po 2 punkty procentowe i najprawdopodobniej w 2018 r. osiągnie poziom 74%.

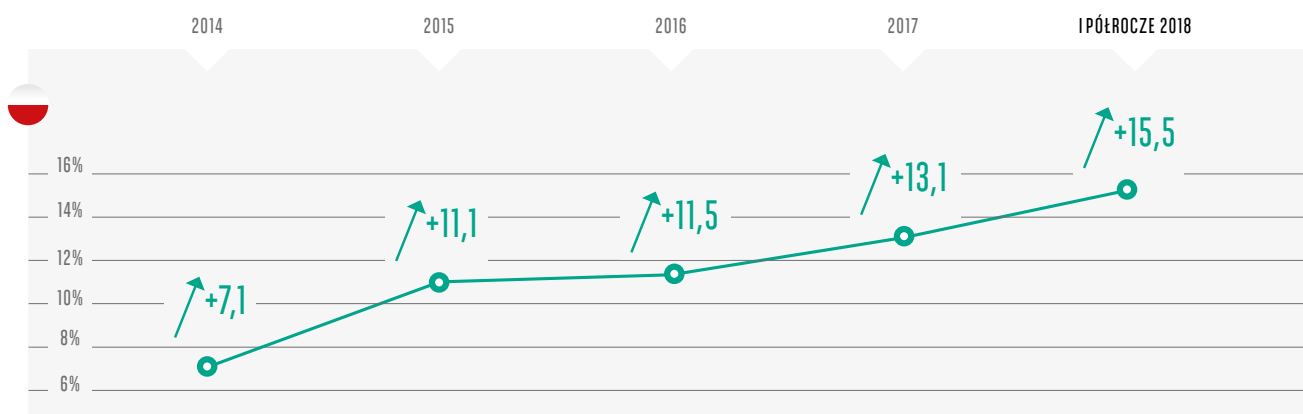
RYNEK UDZIAŁ W REJESTRACJACH



Według danych Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów w wynajmie długoterminowym jest już niemal co piąte z zakupionych przez przedsiębiorców aut (19,6%). I tutaj

także można mówić o stałym trendzie. W latach 2013 – 2014 tempo wzrostu popularności takiej formy posiadania samochodu wynosiło ok. 7–8%, a w ciągu ostatnich trzech lat przekraczało 11%.

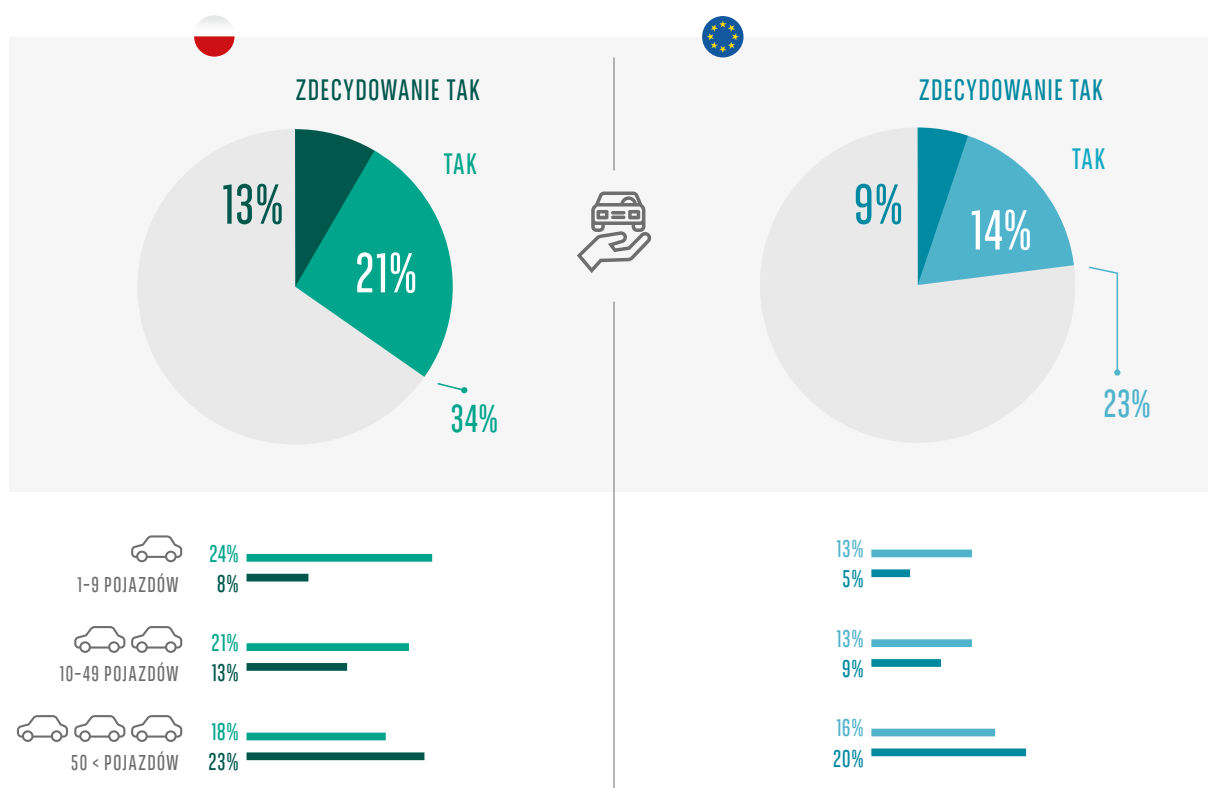
TEMPO WZROSTU BRANŻY WYNAJMU DŁUGOTERMINOWEGO ŹRÓDŁO: PZWLP



Najnowsze dane CVO dot. struktury metod finansowania pokazują, że z roku na rok rośnie w Polsce zainteresowanie leasingiem operacyjnym. W 2016 r. zdecydowanych na tę formę finansowania auta było 7% przedsiębiorców, w 2017 – 9 %, zaś w tegorocznym badaniu – 13%.

Szczególną uwagę należy zwrócić na fakt, że leasing operacyjny cieszy się coraz większym zainteresowaniem wśród małych i średnich firm. Prawie 24% przedsiębiorców polskiego sektora MŚP jest zdecydowanych na tę formę finansowania zakupu samochodu. W pozostałych państwach UE taką chęć deklaruje jedynie 13%.

ZWIEKSZENIE UDZIAŁU LEASINGU OPERACYJNEGO WYNIKI BADANIA CVO 2018



NAJNOWSZE DANE CVO DOT. STRUKTURY METOD FINANSOWANIA POKAZUJĄ, ŻE Z ROKU NA ROK ROŚNIE W POLSCE ZAINTERESOWANIE LEASINGIEM OPERACYJNYM.



Łukasz Niemczuk,
SME Solutions Director

ARVAL SERVICE LEASE POLSKA



Dane dot. sprzedaży nowych samochodów oraz wyniki tegorocznego CVO nie pozostawiają wątpliwości, że prawdziwą siłą napędową branży Car Fleet Management w najbliższym czasie będą małe i średnie przedsiębiorstwa. Wynika to nie tylko z doskonałej kondycji finansowej polskiego sektora MŚP i zmian, jakie w ciągu ostatnich lat dokonały się w ofercie firm CFM, ale także z rosnącej świadomości, czym jest leasing operacyjny i jakie korzyści niesie ze sobą ta forma posiadania samochodu.

Widać wyraźnie, że coraz większa grupa małych i średnich przedsiębiorstw zdaje sobie sprawę z zarówno finansowych, jak i pozafinansowych zalet leasingu operacyjnego. Stabilność i przewidywalność

wydatków – jedna, stała i z góry określona miesięczna rata – związanych z posiadaniem samochodu w firmie wciąż jest ważna, ale nie mniej istotny jest obecnie outsourcing procesów związanych z obsługą pojazdów. Rośnie także świadomość wymiaru czasu koniecznego do poświęcenia przez przedsiębiorcę na czynności związane z posiadaniem samochodu: najpierw wybór odpowiednich parametrów pojazdów: marki, modelu, rodzaju napędu, później czynności eksploatacyjne – przeglądy, serwisowanie, czy wymiana opon. Optymalnym rozwiązaniem jest powierzenie tych zadań specjalistom i spożytkowanie energii na prowadzenie właściwego biznesu.

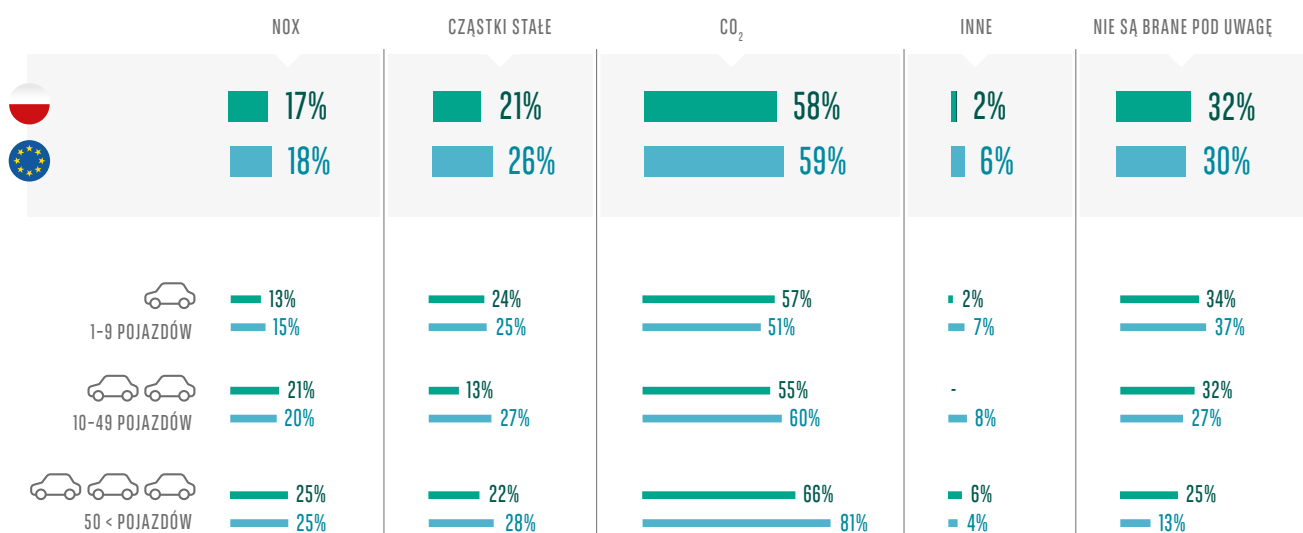


TCO, CO₂, WLTP

Wyniki tegorocznej ankiety przeprowadzonej przez CVO wskazują, że ograniczanie emisji CO₂ jest – na poziomie deklaracji – zdecydowanie najważniejszym „ekologicznym” celem, jaki

stawiają sobie polscy i zachodnioeuropejscy menedżerowie flot. Takie cele w polityce flotowej deklaruje aż 58% polskich przedsiębiorców i 59% z pozostałych państw UE.

RODZAJE EMISJI UWZGLĘDNIONE W POLITYCE FLOTOWEJ WYNIKI BADANIA CVO 2018



W badaniu CVO zapytano także o – bez wątpienia jeden z „najgorętszych” tegorocznych tematów w branży Car Fleet Management – WLTP – nową procedurę spalania, której pełna nazwa brzmi Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure. Zdaniem wielu ekspertów wprowadzi to duże zamieszanie,

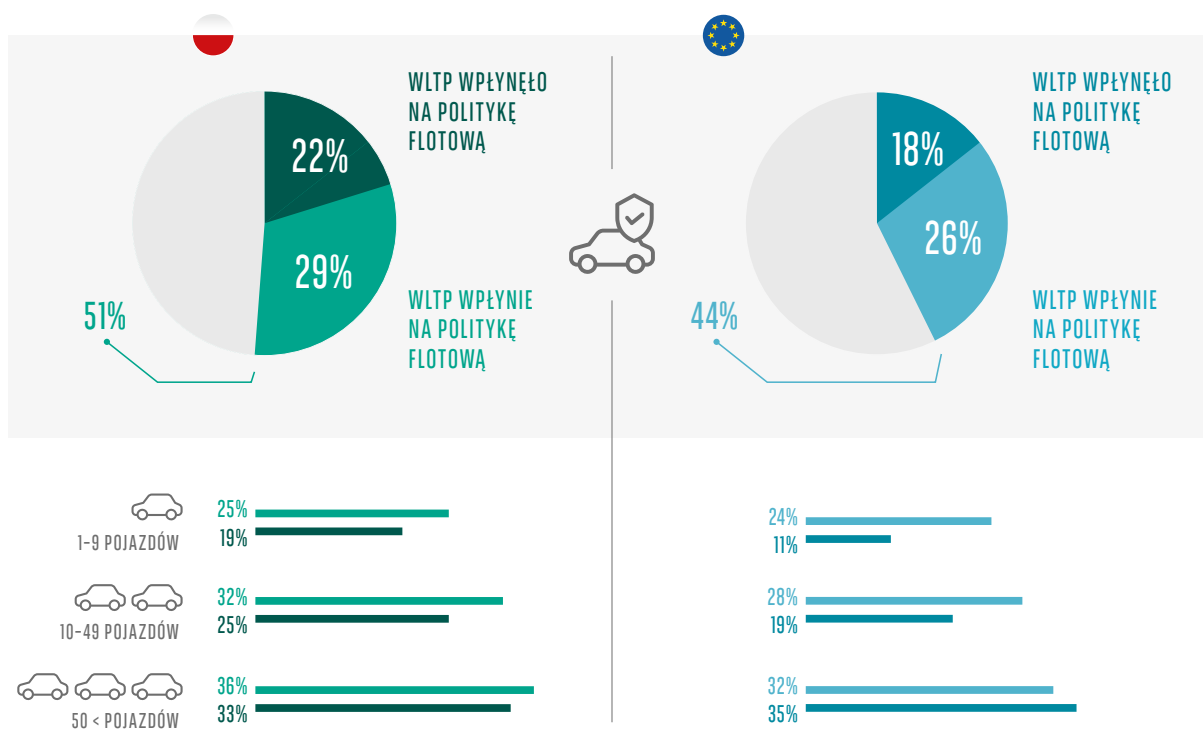
bowiem dane dot. spalania wg WLTP mogą być wyższe od dotychczasowych nawet o ponad 20%. To, z uwagi na fakt, że koszt paliwa stanowi od 25 do 30% TCO pojazdu, może się przełożyć na podejmowanie decyzji o zakupie bardziej ekonomicznych pojazdów.

...

Opisane powyżej zmiany w pomiarach będą miały wpływ na polityki flotowe tych klientów, którzy mają zapisane w nich ograniczenia odnośnie do emisji CO₂. Wyższe spalanie oznacza bowiem wyższą emisję CO₂. Część z nich może więc zmienić plany dot. rodzaju floty, która

miała zostać zakupiona, i zdecydować się na samochody o niższej emisji CO₂, co potencjalnie oznacza wzrost zainteresowania hybrydami, hybrydami typu *plug-in* oraz autami elektrycznymi. To natomiast wiąże się ze zwiększeniem limitów TCO.

WPŁYW WLTP NA POLITYKĘ FLOTOWĄ WYNIKI BADANIA CVO 2018



Okazuje się, że polscy menedżerowie są świadomi nadchodzących zmian w stopniu większym niż ich koledzy z pozostałych krajów UE (51% vs 44%).

Zdaniem wielu z nich dzięki temu, że dane uzyskane w teście WLTP będą dokładniejsze, niż w przypadku starego testu NEDC zarządzanie flotą będzie łatwiejsze.

DANE DOT. SPALANIA WG. WLTP MOGĄ BYĆ WYŻSZE OD DOTYCHCZASOWYCH NAWET O PONAD 20%, A TO MOŻE PRZEŁOŻYĆ SIĘ NA PODEJMOWANIE DECYZJI O ZAKUPIE BARDZIEJ EKONOMICZNYCH POJAZDÓW.



Robert Błachnio,
Starszy specjalista ds. floty i administracji
PIERRE FABRE



Coraz częściej polscy fleet menedżerowie podczas planowania polityki flotowej przykładają należyłą wagę do zapisów o dopuszczalnej emisji dwutlenku węgla do atmosfery. Dzięki respektowaniu tych przepisów firmy są postrzegane jako świadome wpływu wykorzystywanych samochodów na środowisko i mogą się chwalić używaniem pojazdów „czystszych”. Również osobom odpowiedzialnym za zarządzanie flotą łatwiej jest przydzielać i proponować pojazdy dla poszczególnych stanowisk.

Wprowadzona we wrześniu 2017 roku światowa procedura testowania WLTP pomaga fleet menedżerom w porównaniach TCO poszczególnych pojazdów. Dotychczas fleet menedżer musiał poświęcać czas

na prowadzenie indywidualnych testów realnego spalania, gdyż podawane przez producentów parametry pojazdów z reguły nie miały odzwierciedlenia w późniejszym ich użytkowaniu w firmie. W mojej ocenie po wprowadzeniu WLTP menedżerowie zyskają ułatwienie w swojej pracy, gdyż wyniki spalania paliwa, emisji dwutlenku węgla oraz innych szkodliwych substancji będą urealnione (naturalnie wyższe niż w przypadku testu NEDC), co przełoży się na rzetelniejsze dane niezbędne do analiz TCO w przededniu decyzji zakupowej oraz budżetowaniu środków na paliwa. Już dziś wielu fleet menedżerów czeka na wrzesień 2018 r., od kiedy to wszystkie dane sprzedawanych pojazdów będą prezentowały wyniki uzyskane podczas testów wg nowej procedury.

MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA



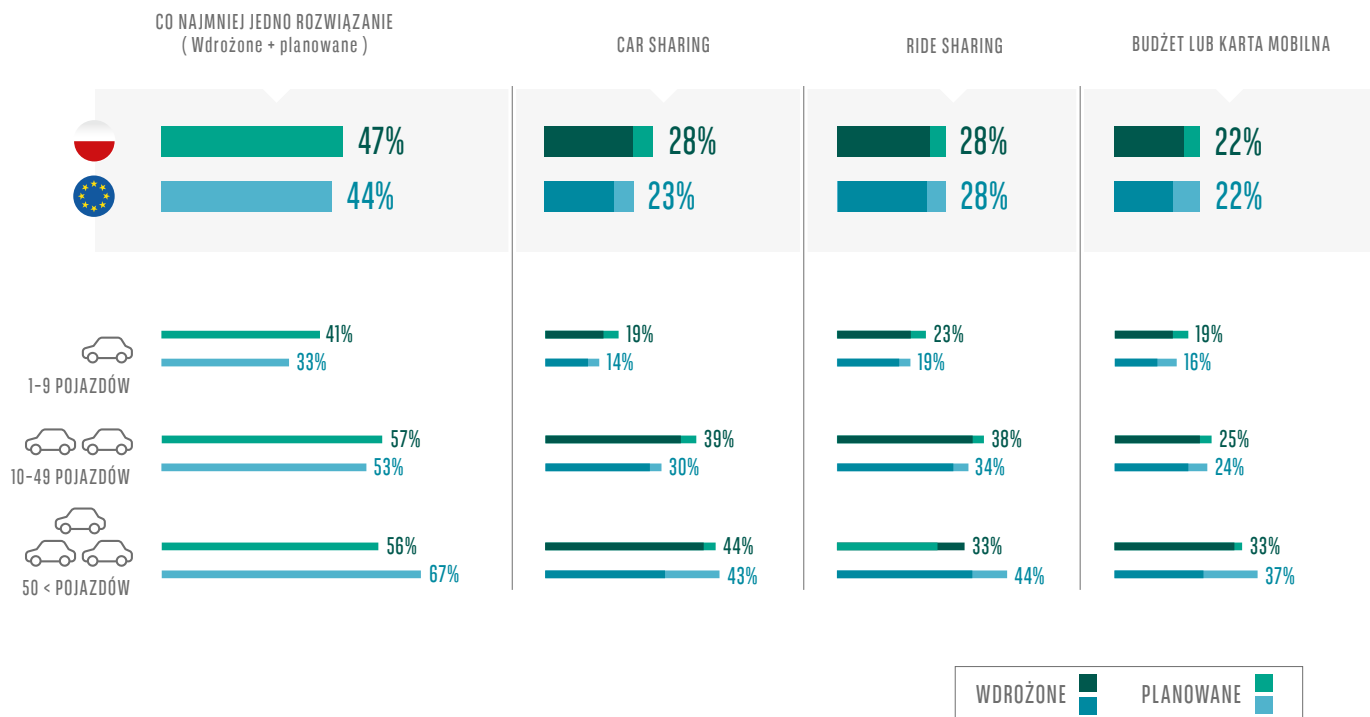
Jedną z najbardziej zauważalnych zmian, która dokonała się w ciągu ostatnich dwóch lat na rynku motoryzacyjnym, jest gwałtowny rozwój *car sharingu*. W Polsce rewolucję tę widać na ulicach dużych miast gołym okiem. Trzy największe firmy świadczące usługi *car sharingu* w Polsce: PANEK, TrafjCar oraz 4Mobi- lity, dysponowały na koniec II kw. 2018 r. łącznie ponad 4 tys. aut, choć jeszcze pod koniec 2016 r. było to zaledwie 300 sztuk.

Tak szybki wzrost popularności współdzielonych aut wynika z kilku czynników. Jednym z ważniejszych jest rachunek ekonomiczny. Jak wyliczają eksperci, wynajęcie auta na minuty jest często tańszym sposobem na dotarcie do celu niż taksówka, a jednocześnie wygodniejszym i bardziej elastycznym niż komunikacja miejska.

Innym powodem tak szybkiego rozwoju *car sharingu* jest dokonująca się na naszych oczach zmiana podejścia do kwestii posiadania rzeczy i wzrostu popularności tzw. ekonomii współdzielenia. Dla coraz większej liczby osób liczy się przede wszystkim fakt bycia mobilnym, zaś posiadanie samochodu na własność nie stanowi wartości samej w sobie.

Opisane powyżej zmiany dotyczą także firm. Zarówno w Polsce, jak i w pozostałych państwach UE, obserwujemy systematyczny wzrost popularności rozwiązań związanych z mobilnością pracowników. Najczęściej wprowadzane w przedsiębiorstwach sposoby na zapewnienie mobilności to współdzielenie posiadanego już parku aut (*car sharing*); wspólne przejazdy np. taksówką (*ride sharing*) oraz tworzenie specjalnych budżetów lub kart mobilnych (*mobility budget*).

MOBILNOŚĆ ALTERNATYWNA WYNIKI BADANIA CVO 2018



W polskich firmach największą popularnością cieszy się *car sharing* – jest to rozwiązanie popularniejsze niż w innych krajach Unii Europejskiej (28% vs 23%).

ZARÓWNO W POLSCE, JAK I POZOSTAŁYCH PAŃSTWACH UE, OBSERWUJEMY SYSTEMATYCZNY WZROST POPULARNOŚCI ROZWIĄZAŃ ZWIĄZANYCH Z MOBILNOŚCIĄ PRACOWNIKÓW.



Paweł Łagoda,
Dyrektor Obsługi Administracyjnej
ORANGE POLSKA



Pomysł na wdrożenie car sharingu w Orange Polska zrodził się z potrzeby pogodzenia kilku czynników: zwiększenia dostępności pojazdów, redukcji kosztów utrzymania floty oraz zużycia paliwa, a co za tym idzie emisji CO₂.

Proces wdrożenia przebiegał dość sprawnie, choć był złożony i dotyczył wszystkich struktur w firmie. Należało przeprowadzić szereg czynności wymagających dużego nakładu pracy – ustalić potrzeby transportowe całej organizacji, dokonać przeglądu stanowisk wyposażonych w pojazdy, potwierdzić, czy są one niezbędne do wykonywania

czynności służbowych codziennie czy tylko okazjonalnie, wskazać lokalizacje, w których zostaną utworzone wypożyczalnie pojazdów, ustalić zasady korzystania z aut i odpowiedzialności za nie.

Konsekwencją powyższych działań było uruchomienie w 23 miastach i 37 biurach Orange Polska sieci wypożyczalni pojazdów, do których dostęp posiadają pracownicy i współpracownicy naszej firmy.

Po roku działania car sharingu w Orange Polska możemy być dumni z faktu, że z około 200 pojazdów co miesiąc korzysta ponad 1300 unikatowych

użytkowników. Wdrożony wraz z car sharingiem program eco-drivingowy zaowocował spadkiem zakupu wolumenu paliwa o ponad 15%. Pojazdy w car sharingu pokonały od dnia jego uruchomienia ponad 4,1 mln kilometrów spalając średnio 5,7 litra paliwa na 100 kilometrów.

Oszczędności z tytułu zmiany podejścia do użytkowania floty mają swoje odzwierciedlenie w liczbie pojazdów. Oczywiście nie odbyło się bez emocji, gdyż proces tworzenia wypożyczalni był związany z odbiorami pojazdów

od ich dotychczasowych użytkowników. Dokonałiśmy redukcji o ponad 300 pojazdów przy jednoczesnym zwiększeniu mobilności pracowników.

Bardzo się cieszę, że nasze działanie zostało pozytywnie ocenione przez pracowników Orange Polska w wewnętrznym badaniu satysfakcji z usług dostarczanych przez Wydział Transportu. Wyniki jeszcze mocniej utwierdziły mnie w przekonaniu, że forma korzystania z pojazdu w modelu car sharingowym może przynieść oczekiwane korzyści w przypadku dużych flot pojazdów służbowych.



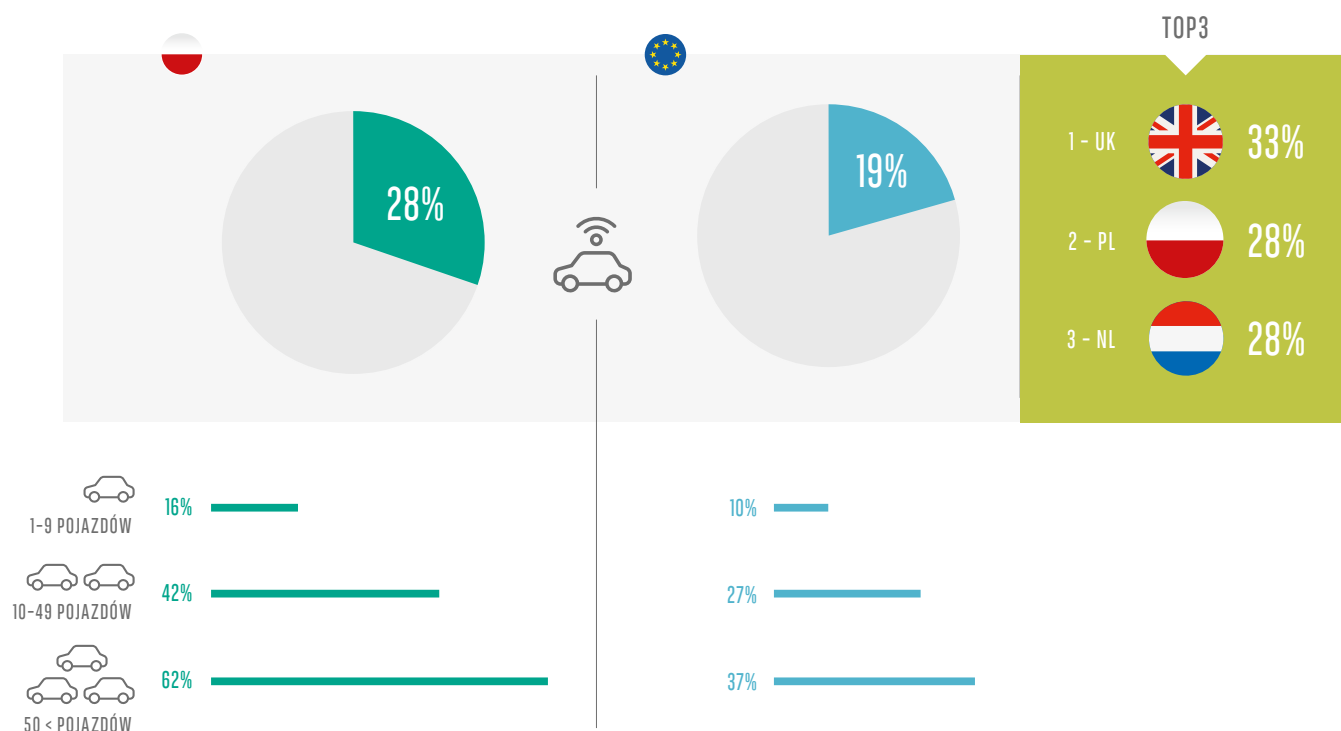


TELEMATYKA I BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCÓW

Podobnie jak w roku ubiegłym, Polska znalazła się w czołówce państw, w których przedsiębiorcy najchętniej korzystają z narzędzi telematycznych – pod tym względem ustępujemy jedynie Wielkiej Brytanii. Ich popularność

w Polsce bierze się m.in. z wysokiej świadomości korzyści, jakie daje wdrożenie tych rozwiązań. Udział polskich firm stosujących ww. rozwiązania wyniósł wg CVO 28%, podczas gdy w pozostałych państwach Unii Europejskiej oscyluje on średnio wokół 19%.

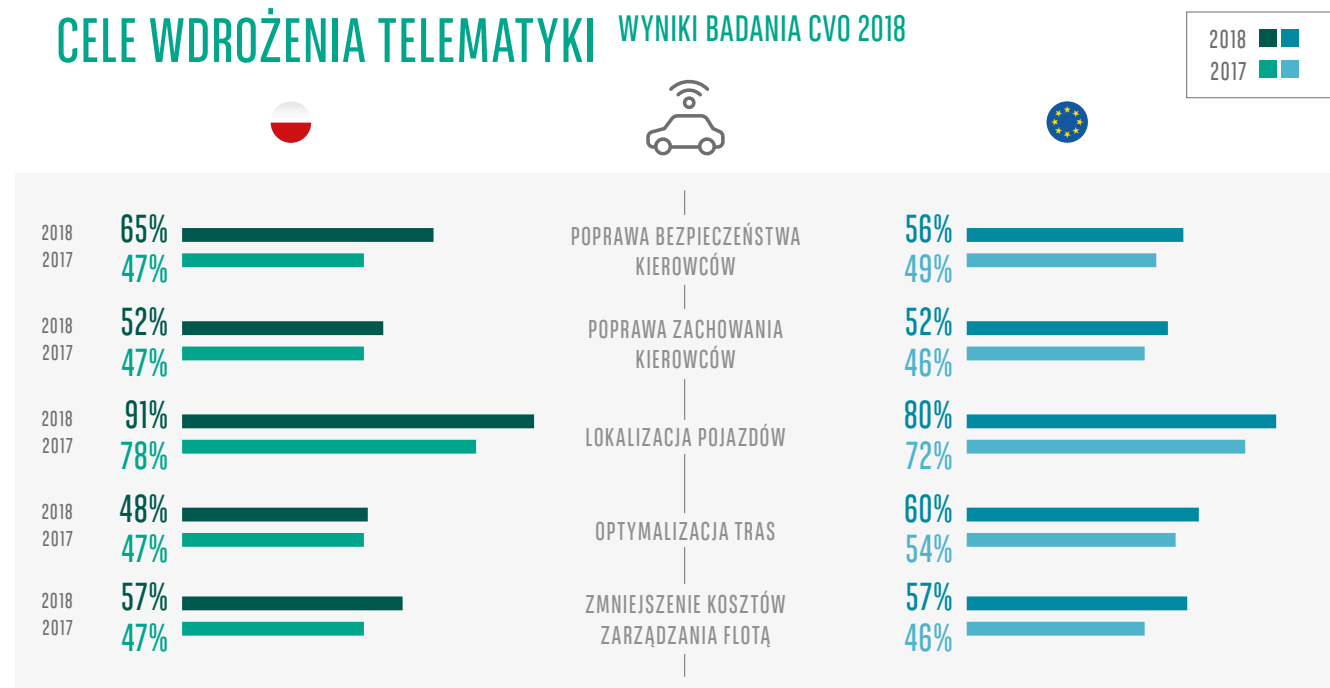
WYKORZYSTANIE TELEMATYKI WYNIKI BADANIA CVO 2018



Wśród powodów, dla których polscy przedsiębiorcy chętnie decydują się na zastosowanie telematyki we flocie są m.in.: chęć redukcji kosztów posiadania floty oraz zwiększenie efektywności jej wykorzystania poprzez optymalizację tras. Coraz ważniejszym elementem

jest także poprawa bezpieczeństwa kierowców. W tym roku aż 65% polskich przedsiębiorców zadeklarowało, że czynnik bezpieczeństwa jest dla nich najważniejszą motywacją do zastosowania telematyki. W ubiegłorocznym badaniu podobnie odpowiedziało jedynie 47% respondentów.

CELE WDROŻENIA TELEMATYKI WYNIKI BADANIA CVO 2018



Troska o poprawę bezpieczeństwa kierowców przejawia się także we wzroście zainteresowania szkoleniami. Coraz więcej firm wysłało swoich pracowników na kursy podnoszące umiejętności bezpiecznej jazdy, a część z nich robi to regularnie, wpisując cel poprawy zachowania kierowców na drodze do swojej polityki flotowej.

Jak wynika z danych, regularne szkolenia pozwalają znacznie zmniejszyć poziom tzw. szkód zawnionych. Jeden z największych klientów Arval w Polsce podał, że współczynnik ten spadł z 25% (w roku 2014 r.) do 10% (w pierwszym półroczu 2017 r.). Także pracownicy cenią sobie tego typu szkolenia, ponieważ umiejętności i wiedza zdobyte w ich trakcie przydają się w życiu prywatnym.

O wzroście popularności tego typu szkoleń świadczy m.in. to, że tylko w ostatnim czasie powstały cztery duże ośrodki doskonalenia jazdy, w tym w Łodzi, w Modlinie pod Warszawą oraz na Śląsku. Obecnie podobnych obiektów jest już w Polsce ok. 30. Szkolenia prowadzone są nie tylko na torach, ale także na terenie miast – pod okiem trenera.

PODOBNIIE JAK W ROKU UBIEGŁYM, POLSKA ZNALAZŁA SIĘ W CZOŁÓWCE PAŃSTW, W KTÓRYCH PRZEDSIĘBIORCY NAJCHĘTNIEJ KORZYSTAJĄ Z NARZĘDZI TELEMATYCZNYCH.



Marek Andruchów,
Kierownik Zespołu Administracji

BANK BGŻ BNP PARIBAS



Wyniki tegorocznego badania fleet menedżerów jednoznacznie pokazują, że jednym z najważniejszych powodów, dla którego w pojazdach flotowych montowane są urządzenia telematyczne, jest chęć poprawy bezpieczeństwa kierowców. To bardzo dobra wiadomość, ponieważ bezpieczeństwo w tym przypadku jest pojęciem znacznie szerszym, stawiającym na pierwszym miejscu pracownika – kierowcę, na kolejnym zaś koszty. Wynik kosztowy jest pochodną bezpiecznej jazdy i cieszy mnie, że z roku na rok coraz więcej menedżerów to dostrzega.

Lepsze panowanie nad autem to nie tylko mniejsze ryzyko spowodowania kolizji czy wyrządzenia szkody parkingowej. Podczas szkolenia z bezpiecznej jazdy można się nauczyć m.in. ekologicznego/prewencyjnego stylu jazdy, co przekłada się na mniejsze zanieczyszczenie środowiska.

W Banku BGŻ BNP Paribas szkolenia z bezpiecznej jazdy wpisane są w DNA naszej floty i mobilności pracowników.

Zdajemy sobie sprawę, jak istotne jest regularne podnoszenie umiejętności prowadzenia samochodu przez naszych pracowników. To ważne nie tylko ze względu na ich obowiązki służbowe, ponieważ zdobyte podczas takich zajęć umiejętności przekładają się także na poprawę komfortu prowadzenia auta poza godzinami pracy. To dlatego pracownicy tak chętnie biorą udział w tego typu przedsięwzięciach.

Poprawa bezpieczeństwa jazdy ma również oczywisty wymiar biznesowy – na pozytywne efekty szkolenia wskazuje obniżenie takich mierników jak choćby poziom uszkodowości. W Banku BGŻ BNP Paribas kursy z bezpiecznej jazdy ukończyły do tej pory ponad 30% spośród ponad 1000 pracowników korzystających na co dzień z samochodów służbowych. Dzięki regularnie prowadzonym szkoleniom w ciągu zaledwie 3 lat udało nam się zmniejszyć poziom szkód zawinionych o 25%.

Reasumując – zadbaj o bezpieczeństwo, a oszczędności przyjdą same!

METODOLOGIA CVO

Corporate Vehicle Observatory to *think tank* założony w 2002 roku we Francji z inicjatywy grupy finansowej BNP Paribas oraz firmy Arval.

Organizacja działa obecnie w 15 krajach świata i w ramach projektu „Barometr Flotowy” prowadzi niezależne, ustandaryzowane badanie całego rynku flotowego na terenie 12 państw Unii Europejskiej, w tym Polski.

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



METODA ANKIETY

CATI SYSTEM
(Computer Assisted
Telephone Interviewing)



OKRES BADANIA



GRUPA DOCELOWA

Menedżerowie flot,
firm posiadających
przynajmniej
1 pojazd służbowy



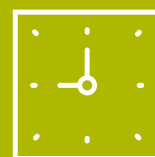
SEKTOR

Budowlany 29
Przemysłowy 133
Usług 81
Handlowy 60



PRÓBA


101 wywiadów
 
142 wywiady
  
60 wywiadów



DŁUGOŚĆ

średnio 10 minut

NOTATKI

A series of 24 horizontal dotted lines providing space for handwritten notes.

The logo for the Corporate Vehicle Observatory. It features the text "Corporate Vehicle" in a black sans-serif font above the word "Observatory" in a green sans-serif font. The text is enclosed within a green oval shape formed by two curved lines, one above and one below the text.

Corporate Vehicle
Observatory