

## FLOTA



# Branża ustanowiła kolejny rekord

Po ustanowionym w trzecim kwartale rekordzie tempa wzrostu wynajmu długoterminowego samochodów w Polsce, branża kończy cały rok 2018 z nowym rekordem. Z opublikowanych przez Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów danych po czwartym kwartale wynika, że dynamika rozwoju wynajmu długoterminowego w 2018 roku wyniosła 17,5 proc. r/r, co oznacza, że jest to obecnie najwyższa w historii wartość odnotowana przez organizację.

Firmy wynajmu długoterminowego zakupiły o 23,4 proc. więcej nowych aut osobowych niż przed rokiem, wyraźnie wyprzedzając pod tym względem konkurencyjne formy finansowania aut służbowych – zakup ze środków własnych, kredyt i klasyczny leasing finansowy. Co więcej, znacząco przyczyniły się do bardzo dobrych wyników całkowitej sprzedaży samochodów osobowych w 2018 roku. W ubiegłym roku z polskich salonów wyjechało bowiem o ponad 45 tys. nowych aut osobowych więcej niż w 2017 roku. Taki wzrost sprzedaży został wygenerowany aż w 1/3 przez branżę wynajmu długoterminowego, która zakupiła o 15,5 tys. więcej samochodów w porównaniu z poprzednim rokiem. Reprezentowana w PZWLP branża Rent a Car zakończyła 2018 r. ze wzrostem na poziomie 16,1 proc. r/r.

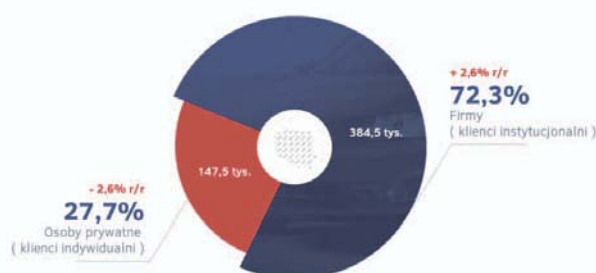
Rynek motoryzacyjny w Polsce ma za sobą kolejny, bardzo udany rok. W 2018 r. sprzedaż nowych samochodów przekroczyła symboliczną barierę 0,5 mln pojazdów, osiągając poziom 532 tys. aut, czyli war-

tość największą w bieżącym stuleciu. Z polskich autosalonów wyjechało o 9,35 proc. więcej samochodów, niż rok wcześniej. Na tle całej Unii Europejskiej wypadamy bardzo dobrze i mamy powody do zadowolenia. Według raportu Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA wzrost sprzedaży osobówek w całej UE wyniósł bowiem w ubiegłym roku zaledwie 0,1 proc. Za wysoką sprzedaż nowych aut w Polsce, podobnie jak już od dłuższego czasu, odpowiadają przede wszystkim firmy, które w 2018 r. nabyły aż 72,3 proc. wszystkich samochodów, a ich udział w tym zakresie wciąż rośnie – w ubiegłym roku zwiększył się o 2,6 proc. w porównaniu z rokiem 2017.

**Sprzedaż w salonach rośnie wyłącznie dzięki firmom, a sprzedaż samochodów do firm napędza wynajem długoterminowy**

Rok 2018 w sposób bardzo dobitny pokazał jak duże jest już obecnie znaczenie zakupów aut przez firmy dla kondycji rynku motoryzacyjnego w naszym kraju. Mianowicie,

**Sprzedaż nowych samochodów osobowych w Polsce w 2018 roku**



Źródło: PZWLP / IBRM Samar

na większą o 45,5 tys. samochodów sprzedaż niż w 2017 roku wpłynęły w zasadzie wyłącznie firmy. Sprzedaż do klientów indywidualnych wzrosła jedynie o... 26 samochodów. Innymi słowy, gdyby nie zakupy dokonywane przez firmy, rynek zatrzymałby się w miejscu. Na uwagę zasługuje dodatkowo fakt, że na 45-tysięczny wzrost rynku wygenerowany całkowicie przez klientów instytucjonalnych, aż w 1/3 wpłynął wzrost zakupów nowych aut osobowych dokonanych przez branżę wynajmu długoterminowego samochodów, która nabyła o 15,5 tys. aut więcej niż rok wcześniej.

**Wynajem długoterminowy rośnie najszybciej i zwiększa udział w sprzedaży aut do firm**

Zgodnie z danymi IBRM Samar firmy kupiły w 2018 roku 384,5 tys. nowych aut osobowych. Więcej niż

o 23,4 proc. (15,5 tys.) więcej niż rok wcześniej i osiągnęła udział na poziomie 21,3 proc. w łącznej sprzedaży samochodów osobowych do firm. Na uwagę zasługuje fakt, że udział wynajmu długoterminowego w tym zakresie zwiększył się w ciągu roku o 1,7 proc.

Spośród dostępnych na polskim rynku form finansowania aut służbowych, wynajem długoterminowy rozwijał się w 2018 roku zdecydowanie najszybciej, gdyż może się poszczycić o 23,4 proc. większą liczbą zakupionych nowych aut osobo-

**Struktura wzrostu sprzedaży nowych aut osobowych w Polsce w 2018**  
(sprzedaż większa o 45,5 tys. samochodów w porównaniu do 2017 r.)

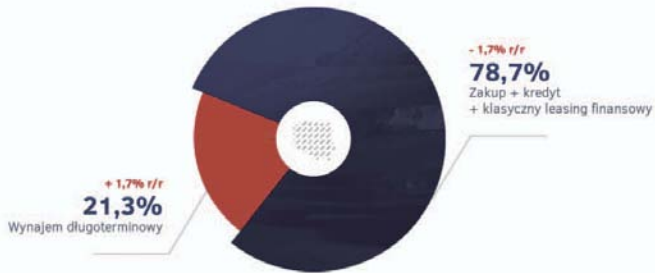


Źródło: PZWLP / IBRM Samar

co piąty nowy samochód osobowy nabyty w tym czasie przez firmy znajdował się w wynajmie długoterminowym. Branża wynajmu długoterminowego zakupiła 81,8 tys. aut,

wych niż rok wcześniej. Dla porównania, z wykorzystaniem środków własnych, kredytu, czy klasycznego leasingu finansowego liczonych łącznie, firmy zakupiły o 11 proc. więcej

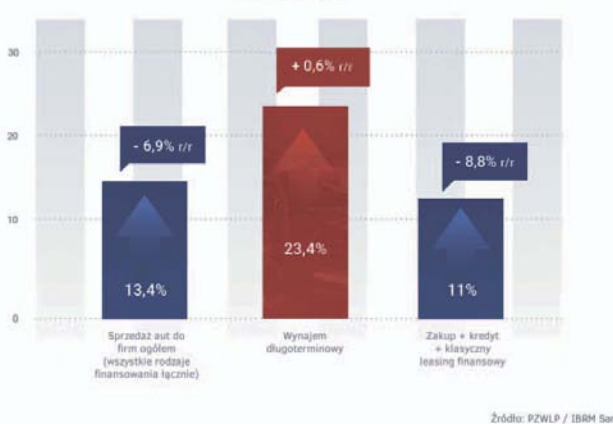
**Udział wynajmu długoterminowego w sprzedaży nowych aut osobowych do firm w 2018 roku**



**Tempo wzrostu r/r branży wynajmu długoterminowego samochodów w Polsce**  
Łączna liczba aut w usłudze Full Serwis Leasing



**Wzrost łącznej liczby zakupionych nowych samochodów osobowych przez firmy w Polsce (w podziale na różne formy finansowania) 2018 vs 2017**



samochodów. Co więcej, dynamika wzrostu sprzedaży zwiększyła się w porównaniu z 2017 r., wprawdzie nieznacznie, bo o 0,6 proc., jedynie w przypadku wynajmu długoterminowego. W przypadku zakupu nowych aut ze środków własnych, na kredyt oraz w klasycznym leasingu finansowym łącznie była ona natomiast dużo, bo o 8,8 proc. niższa, niż rok wcześniej.

**Nowy rekord tempa wzrostu branży – padł zaledwie 3 miesiące po ustanowieniu poprzedniego**

Biorąc pod uwagę najważniejszy w przypadku wynajmu długoterminowego wskaźnik, a więc łączną liczbę aut w usłudze Full Serwis Leasing, tempo wzrostu branży w 2018 r. rosło już kolejny rok z rzędu, osiągając na koniec roku najwyższy w historii prowadzonych przez PZWLP od ponad 9 lat analiz rynkowych wynik – aż 17,5 proc. r/r. Co ciekawe, był to już drugi historyczny rekord ustanowiony w zeszłym roku – wcześniej padł po III kw. 2018 r. Dynamika wzrostu rynku wynajmu długoterminowego (łącznej liczby aut w usłudze Full Serwis Leasing) w 2018 roku była o blisko 4,5 proc. wyższa niż rok

wcześniej oraz o ponad połowę większa niż 2 lata temu.

– Dane PZWLP jednoznacznie wskazują, że rok 2018 był najlepszym w historii wynajmu długoterminowego samochodów w Polsce



– mówi **Grzegorz Szymański, prezes zarządu PZWLP, dyrektor generalny Arval Polska.** – Imponujące wręcz tempo rozwoju rynku oraz znacząco szybszy od konkurencyjnych form finansowania aut służbowych wzrost rejestracji nowych samochodów to przede wszystkim efekt coraz bardziej wyraźnego wkraczania wynajmu długoterminowego w sektor małych i średnich przedsiębiorstw. Oszczędności w porównaniu do konkurencyjnych rozwiązań, stałe koszty związane z finansowaniem i kompleksową obsługą pojazdów oraz po prostu wygoda, to zalety wynajmu długoterminowego, które przeko-

nują obecnie już także mniejsze firmy. Wynajem długoterminowy, pomimo że jest w Polsce usługą wciąż młodą, zaczyna odgrywać kluczową rolę nie tylko dla branży flotowej, ale wpływa również na kondycję całego rynku motoryzacyjnego w naszym kraju. Warto zauważyć, że w 2018 roku aż 1/3 wzrostu całkowitej sprzedaży nowych samochodów osobowych w Polsce została wygenerowana przez naszą branżę.

Na koniec grudnia 2018 r. w łącznej flocie firm wynajmu długoterminowego należących do PZWLP (reprezentujących ok. 80 proc. rynku) znajdowało się łącznie blisko 188 tys. samochodów\* (187 672), z czego zdecydowana większość (81,6 proc.) w usłudze Full Serwis Leasingu. Wśród najpopularniejszych aut znalazły się: Skoda Octavia, Volkswagen Passat, Ford Focus i Skoda Superb.

**Udział Diesla nadal topnieje**

Dane na koniec roku 2018 wskazują na dalszy, zdecydowany spadek udziału aut z silnikami Diesla w flotach znajdujących się w wynajmie długoterminowym w Polsce. Samochody napędzane jednostkami wysokoprężnymi stanowiły na koniec grudnia już niewiele ponad 60 proc. ogółu (61,4 proc.), a ich udział zmniejszył się w ciągu roku o blisko 5 proc. (4,9 proc.).auta z silnikami dieslowskimi ustępują przede wszystkim pojazdom napędzanym motorami benzynowymi, które na koniec ubiegłego roku reprezentowały już ponad 1/3 (37 proc.) samochodów, a ich udział zwiększył się na przestrzeni 12 miesięcy o 4,3 proc. Rośnie również udział aut wyposażonych w ekologiczne napędy, czyli hybrydowe i elektryczne. Na koniec 2018 r. pojazdy tego typu w wynajmie długoterminowym we flotach firm PZWLP stanowiły łącznie 1,6 proc. (wzrost o 0,6 proc. r/r), było ich ponad 3 tysiące (3058), z czego absolutną większość stanowiły hybrydy (2995), a auta elektryczne to wciąż margines – zaledwie 63 pojazdy. Liczba samochodów hybrydowych i elektrycznych bardzo szybko jednak rośnie – w ciągu roku uległa bowiem niemalże podwojeniu. Średnia emisja dwutlenku węgla w przypadku kupowanych przez firmy PZWLP w czwartym kwartale 2018 r. na potrzeby wynajmu długoterminowego nowych samochodów osobowych była niższa (o 4,8 proc. i 6,4 g/km), w porównaniu z analogicznym okresem rok

wcześniej i wyniosła 127,3 g/km (wobec 133,7 g/km w czwartym kwartale 2017 r.). Jeśli zaś chodzi o auta dostawcze, to średnia emisja w ich przypadku wyniosła 156,5 g/km i w związku z tym była wyższa o 3,6 proc. (5,5 g/km) w stosunku do stanu sprzed roku.

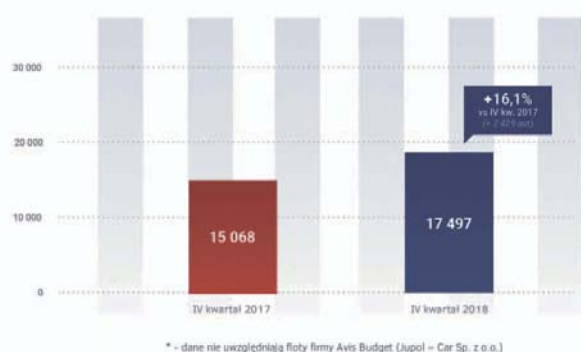
**Branża Rent a Car ze wzrostem 16,1 proc. r/r**

Reprezentowana w PZWLP przez 7 dużych, sieciowych, polskich i międzynarodowych wypożyczalni samochodów branża Rent a Car odnotowała w 2018 r. wzrost na poziomie 16,1 proc. r/r. Na koniec grudnia łączna flota firm Rent a Car w PZWLP\*\* w usługach wynajmu krótkoterminowego (1-30 dni) oraz średnioterminowego (1 miesiąc – 2 lata) wyniosła blisko 17,5 tys. aut (17 497).

**Rok pod znakiem dużych zmian w otoczeniu regulacyjnym**

Rok 2018 upłynął dla branży wynajmu długoterminowego pod hasłem zmian w szeroko rozumianym otoczeniu prawnym. Zmieniające się przepisy w trakcie roku lub zapowiedź zmian regulacji od 2019 r. wpływały na funkcjonowanie branży, natomiast pozostawały bez wpływu na ogólny rozwój rynku i wzrost sprzedaży oferowanych usług. Mowa tutaj między innymi o wprowadzeniu od września nowej normy emisji spalin Euro 6d-Temp dla wszystkich sprzedawanych nowych samochodów. Wdrażanie nowego standardu spowodowało niemałe zamieszanie na rynku motoryzacyjnym w całej UE i w praktyce wiązało się nie tylko ze zmianami w specyfikacji (a często silnikami) w oferowanych na rynku modelach aut, ale również czasowym ograniczeniem dostępności niektórych aut lub wydłużeniem czasu oczekiwania na dostarczenie samochodu przez dealerów. Ponadto, branża skupiała się także na przygotowaniu się do wdrażanego od roku 2019 nowego standardu rachunkowości MSSF 16, który dotyczy firm raportujących zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości, a więc w praktyce zazwyczaj dużych, międzynarodowych podmiotów. Wreszcie, w przybliżeniu w połowie roku pojawiły się pierwsze informacje na temat planowanych od 2019 r. istotnych zmian przepisów podatkowych w Polsce, dotyczących samochodów osobowych użytkowanych przez firmy.

**Tempo wzrostu branży Rent a Car w Polsce**  
Łączna liczba samochodów w usługach wynajmu krótko- i średnioterminowego oferowanych przez firmy Rent a Car w PZWLP



\* - dane nie uwzględniają floty firmy Avis Budget (Jupol - Car Sp. z o.o.)

– Dane statystyczne PZWLP udowadniają już po raz kolejny, że branża wynajmu długoterminowego samochodów w Polsce należy do jednej z najbardziej odpornych na wszelkie zmiany regulacyjne, czy przejściowe wahania koniunktury



**Leszek Pomorski, członek zarządu PZWLP, prezes Alphabet Polska.**

– Zarówno zapowiadane zmiany w przepisach, jak i samo wprowadzenie nowej normy emisji spalin, to zjawiska, które potencjalnie mogły odcisnąć duże piętno na rynku. W przypadku wynajmu długoterminowego pozostały jednak obojętne – nowa norma emisji nie spowodowała zakłóceń w dostawie aut do klientów, nie wpłynęła także na zwiększony popyt w trzecim kwartale roku, jeszcze przed jej wprowadzeniem. Podobnie, nowe przepisy podatkowe, które weszły w życie od początku roku 2019, pozostały w przypadku wynajmu długoterminowego bez wpływu na dokonywanie przez firmy większych zakupów samochodów, przysłowiowo mówiąc – na zapas, jeszcze przed wdrożeniem nowych regulacji. Tempo wzrostu branży było oczywiście znacząco wyższe niż w poprzednim roku oraz w poprzednich latach. Bardzo dobre rezultaty odnotowane przez branżę wynikają jednak z trendu wzrostu popularności wynajmu długoterminowego, który obserwujemy od kilku lat, a nie wpływu jednorazowych czynników.

**¼ wszystkich aut sprzedanych w polskich salonach kupiona przez Członków PZWLP**

Biorąc pod uwagę całokształt działalności 20 firm należących do Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów (PZWLP), a więc przede wszystkim usługi wynajmu krótko-, średnio- i długoterminowego samochodów, ale również leasing finansowy aut, firmy PZWLP zakupiły w całym 2018 roku łącznie 129,5 tys. nowych samochodów osobowych. Oznacza to, że prawie 1/3 (33,7 proc.) nowych aut osobowych kupowanych w 2018 roku przez przedsiębiorców w polskich salonach oraz 1/4 (24,3 proc.) samochodów sprzedanych w tym czasie ogółem (do klientów instytucjonalnych i osób prywatnych łącznie) zostało nabyte przez firmy należące do PZWLP\*\*\*.

\* – bez floty firmy Athlon Car Lease  
\*\* – bez floty firmy Avis Budget / Jupol – Car  
\*\*\*- Firmy PKO Leasing i mLeasing są również członkami ZPL (Związku Polskiego Leasingu).

## FLOTA

## Karta paliwowa racjonalizuje zarządzanie czasem pracy

**Szybki czas reakcji, optymalizacja czasu, efektywność czasowa. W dobie, kiedy tak ciężko jest o dobrego pracownika, odpowiednie wykorzystanie jego czasu pracy nabiera dużego znaczenia. W szczególności dotyczy to pracy przedstawicieli handlowych, którzy lwia część swojego życia zawodowego spędzają w podróżach.**

– Niezmiennie dziwi mnie, kiedy w rozmowach z menedżerami flot dowiaduję się, że pracownicy planują porę i miejsca wizyt u klientów według dostępności stacji



paliw. – mówi **Mariusz Derdziak, doradca DKV Euro Service.** – To przewraca logikę ich pracy i sprawia, że tankowanie paliw jest w ich grafiku równie ważne jak pozyskiwanie klientów. – dodaje. Powodem jest ograniczanie kierowcom wyboru stacji paliw poprzez narzucanie jednej czy dwóch marek stacji, na której wynegocjowano korzystne rabaty. Uzyskane oszczędności są dobrym argumentem, ale nie dla skuteczności działania całej firmy. Tym bardziej, że na rynku dostępne są już rozwiązania, które dają dostęp do bardzo szerokiej liczby stacji, niekoniecznie oferując droższy model rozliczeniowy. Mowa tutaj o niezależnych operatorach kart paliwowych dla transportu profesjonalnego, którzy wychodzą dziś z coraz ciekawszą ofertą dla flot osobowych. Proponowane przez tych operatorów warunki są szczególnie korzystne dla flot tankujących olej napędowy, bo tu można liczyć na najwyższe rabaty.

### Wolność wyboru oszczędza czas

– Weźmy na przykład trasę Wrocław-Warszawa. Oferujemy tu do wyboru 50 stacji, podczas gdy klienci związani z marką Shell-5, BP-1, a najwięcej ma Orlen – 7. Przy głównych trasach jeszcze jest nie najgorzej, ale kiedy zjeżdżamy w teren, sprawa dostępności się skomplikuje. – wyjaśnia Mariusz Derdziak z DKV. – Firmy często nie kalkulują sobie, że zjazd z trasy na stację współpracującą z daną flotą, która ma o kilka groszy tańsze paliwo, generuje także koszt samego dojazdu. – dodaje Mariusz Derdziak.

Dla pojazdów osobowych wynosi on ok. 2 zł za kilometr. Jeśli tankujemy średnio 40 litrów, to różnica w cenie paliwa na poziomie 10 groszy, zmniejsza rachunek tylko o 4 zł. Oznacza to, że już po przejechaniu 2 km cały zysk z takiej operacji jest anulowany, a powyżej 2 km dojazdu taka procedura przynosi straty. Straty nie tylko finansowe, bo dochodzi jeszcze czas pracy kierowcy oraz późniejsze dotarcie do celu. Być może firma flotowa nie zawsze otrzyma od niezależnego operatora upusty na paliwo w wysokości oferowanej bezpośrednio przez koncerny, ale za to ma otwartą drogę tankowania na stacjach mniejszych sieci, jak np. Moya, Citronex, Univar czy Areca. Warto też zwrócić uwagę na oszczędności, jakie można uzyskać dzięki selekcji najtańszych miejsc tankowania. Kiedy punk-

tów jest bardzo dużo, można sporo ugrać. – Szacujemy, że w przypadku współpracy z naszą siecią oszczędności, jakie można uzyskać tylko dzięki selekcji najtańszych punktów, sięgają do 40 gr na litrze – dodaje Mariusz Derdziak.

### Liczy się bezpieczeństwo

– Jeszcze niedawno karta paliwowa był to sposób zabezpieczenia finansowego firmy przed nadużyciami ze strony kierowcy. Teraz sytuacja bardzo się zmieniła – karta to bezpieczeństwo, jakie firmy chcą oferować kierowcom, aby mogli oni bezpiecznie i bezkolizyjnie wykonywać swoje obowiązki. – mówi Mariusz Derdziak. Ma to wyraz także w sposobie rozliczeń proponowanym flotom: mogą wybierać pomiędzy kart DKV fakturowanych w systemie pre-paid lub post-paid.

Gęstość i szybkość serwisu ma plus w przypadku awarii, które zdarzają się w trasie. Karty dla transportu profesjonalnego mają podpisane umowy z szeroką siecią stacji i punktów serwisowych, a przede wszystkim – zapewniają szybka pomoc Assistance. – Nie raz spotkałem się z sytuacją, że dokumenty na ważny przetarg nie dojechały, ponieważ pojazd popsuł się w trasie. Szybko dostępne Assistance, powiązane z kartą paliwową, ogranicza ryzyko takiego zdarzenia – komentuje ekspert. Co ciekawe, taki rodzaj pomocy drogowej świadczy usługi także na autostradach, zatem nie ma ryzyka, że serwis będzie na nas czekał dopiero przy bramkach autostradowych. Nie mówiąc o tym, że taką kartą można też zapłacić za mandat, co w sytuacji braku środków u kierowcy, może znacznie przyspieszyć kontynuację jazdy.

Innym aspektem usług serwisowych jest wsparcie przy niewielkich awariach w trasie, jak wymiana koła czy żarówki. Kierowcami flotowymi w dużej części są dziś kobiety, a dodatkowo nowoczesne pojazdy są tak zabezpieczone, że bez fachowego wsparcia ciężko jest czasem wymienić najmniejszy element. Korzystanie w tym zakresie z serwisów powiązanych z kartami paliwowymi, ułatwia więc sprawę.

Na koniec warto wspomnieć o zmianach, jakie w polityce zakupu czy najmu aut, może przynieść przyszłość. Małymi krokami wkracza do Polski elektromobilność i świadomość ekologiczna, stopniowo pojawiają się nowe punkty ładowania pojazdów energią elektryczną. DKV podpisało umowę z Innogy, na mocy której kartą paliwową można opłacać ten typ tankowań. Na razie usługa dostępna jest w Niemczech, ale ustalane są już wdrożenia w sąsiednich krajach, w tym w Polsce.



## Jak odpowiednia konserwacja sprzętu wpływa na oszczędności w firmie

**Obecnie organizacje znajdują się pod rosnącą presją z uwagi na szybkie tempo zmian zachodzących w otaczającym je środowisku. Firmy muszą wykazywać się coraz większą elastycznością i mobilnością, aby móc zapewnić niezawodność operacyjną i osiągać założone cele biznesowe. Przedsiębiorstwa bardzo dużo inwestują w zakup i utrzymanie wartościowego sprzętu, dlatego w celu zapewnienia rentowności ważne jest podejmowanie mądrych decyzji.**

Nadzór nad stanem technicznym maszyn i urządzeń możemy podzielić na praktyki zapobiegawcze (preventive maintenance) oraz utrzymanie według stanu (predictive ma-

intenance). W pierwszej metodzie dane o aktualnym stanie technicznym są gromadzone podczas okresowych przeglądów, kiedy maszyna jest wyłączona z eksploatacji.

### Podejście planowo-zapobiegawcze

Druza metoda polega natomiast na zbieraniu danych przy pomocy czujników i zdalnego monitorowania w czasie rzeczywistym, podczas pracy sprzętu. Zrozumienie znaczenia działań mających na celu uniknięcie przyszłych problemów jest szansą dla biznesu w tworzeniu strategii zarządzania zasobami, dlatego większość właścicieli przedsiębiorstw docenia inwestowanie w proaktywne podejście do konserwacji sprzętu. Utrzymanie rentowności osiągane jest poprzez zmniejszenie praw-

dopodobieństwa nieplanowanych przestojów, co z kolei minimalizuje zbędne wydatki, oszczędza czas i zwiększa wydajność. – Jeden z naszych klientów z branży budowlanej wykrył usterkę maszyny na bardzo wczesnym etapie. Dzięki temu, wymiana uszkodzonej części nastąpiła już podczas kolejnego planowego serwisu, a firma była w stanie naprawić sprzęt bez utraty produktywności. Ponadto usunięcie usterki kosztowało mniej, niż gdyby miało to miejsce dopiero po awarii sprzętu. – mówi Bjørn André Hagen, Product Owner ABAX Equipment Control.

### Ręczne rejestrowanie godzin pracy silnika może kosztować firmę fortunę

Zgodnie z prawem, wszystkie maszyny i urządzenia powinny spełniać wymagania dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy przez cały okres użytkowania. W przypadku kontroli, firma musi przedstawić aktualne badania stanu technicznego urządzeń, aby udowodnić, że praca z nimi jest bezpieczna. Sprzęt często jest używany przez wielu operatorów i administratorów, jeśli nie posiada dokładnych danych o swoich zasobach, może mieć trudności w dokładnym określeniu maszynogodzin pracy sprzętu.

# Czym jeżdżą polscy kierowcy ciężarówek?

Polskie firmy transportowe dynamicznie rozwijają swoje floty ciężarówek. Tylko w pierwszej połowie bieżącego roku zarejestrowano w naszym kraju o 12 proc. więcej tego typu pojazdów, niż w analogicznym okresie roku poprzedniego<sup>1</sup>. Nasi przewoźnicy dysponują również jednymi z najbardziej ekologicznych pojazdów – normy Euro 6 spełnia prawie 100 tysięcy ciężarówek w polskich firmach transportowych, a niewiele mniej, bo prawie 80 tysięcy spełnia normę Euro 5<sup>2</sup>. Sprawdziliśmy stan floty transportu drogowego w Polsce oraz kto jeździ polskimi ciężarówkami.

Polskie ciężarówki, mimo iż w dużej mierze spełniają stosunkowo restrykcyjne normy panujące w Unii Europejskiej, nie należą jednak do pojazdów najmłodszych. Najwięcej wśród nich, bo prawie 40 proc. to pojazdy w wieku od 11 do 20 lat. Jedna piąta całego parku maszynowego jest starsza niż 20 lat. Dla porównania, ciężarówek 4-letnich i młodszych jest najmniej, czyli tylko 17 proc.<sup>3</sup>. Polskie firmy inwestują jednak w nowe maszyny, co pokazują zarówno dane dotyczące rejestracji, jak i statystyki produkcji. W drugim kwartale 2018 roku zarejestrowano ponad 15 tysięcy ciężarówek.<sup>4</sup> Rodzime fabryki wyprodukowały również w ubiegłym roku 170 tysięcy nowych pojazdów użytkowych<sup>5</sup>.

– Polska branża transportowa ma przed sobą bardzo ciekawy okres. Rynek dynamicznie się rozwija, w Europie w tym sektorze pracuje około 11 mln ludzi, co stanowi 5 proc. wszystkich europejskich pracowników.<sup>6</sup> Przewiduje się również, że w ciągu najbliższych 30 lat transport towarów może zwiększyć się aż o 60 proc.<sup>7</sup>. Polska jest pod tym względem jednym z liderów w Europie – w minionym roku funkcjonowało u nas ponad 34 tysiące firm przewoźnych<sup>8</sup>. Tam, gdzie jest dynamiczny wzrost, jest też ryzyko, po-

nieważ w branży wzrósł znacząco poziom niewypłacalności<sup>9</sup> – mówi Jakub Ordon, ekspert OCRK. – Firmy transportowe w Polsce to zazwyczaj niewielkie przedsiębiorstwa o flocie liczącej przeciętnie poniżej 10 pojazdów. Zgodnie ze sprawozdaniem GITD z 2018 roku ilość licencji to ponad 34 tysiące, zaś wydanych wpisów, wskazujących liczbę pojazdów, jest blisko 218 tysięcy. W firmie przewoźnej rzeczy przypada średnio 6 samochodów na licencję. Ta ogromna liczba niewielkich przedsiębiorstw jest w dużej mierze narażona zarówno na ekonomiczne wahania rynku, jak i dolegliwości dynamicznie zmieniającego się środowiska prawnego. W tak skomplikowanej branży jak transport, upadłości są po prostu nieuniknione – dodaje Ordon.

## Po pierwsze doświadczenie

Sprawdziliśmy, kto na co dzień „zarządza” polską flotą przewoźową, czyli kim jest kierowca ciężarówki. Jak wynika z najnowszego raportu OCRK, średni wiek kierowcy w polskich firmach to 42 lata<sup>10</sup>. Najwięcej kierowców to osoby doświadczone, w wieku od 31 do 50 lat. W większości są to Polacy (86 proc.), chociaż biorąc pod uwagę, że branża boryka się ostatnio z poważnymi problemami kadrowymi i według ostrożnych szacun-



ków brakuje w niej nawet do 100 tysięcy pracowników<sup>11</sup>, ta proporcja może się zmieniać na korzyść obcokrajowców. Dane OCRK pokazują, że polscy kierowcy spędzają przeciętnie ponad pół roku w delegacjach<sup>12</sup> i przejeżdżają średnio prawie 100 tysięcy km rocznie. I tutaj stan pojazdów, którymi jeżdżą, ma ogromne znaczenie ze względu na komfort pracy, mniejszą awaryjność, nowoczesne wyposażenie.

## Czy jedzie z nami kierowca?

Co zaś czeka branżę w niedalekiej przyszłości? Przede wszystkim elektryfikacja, czyli gwałtowny rozwój pojazdów elektrycznych. Wielu czołowych producentów ciężarówek w ciągu kilku najbliższych lat planuje wprowadzić do oferty takie rozwiązania<sup>13</sup>. Elektryczne tiry będą mogły bez problemu wjeżdżać do rygorystycznie pilnowanych stref bezemisyjnych, których jest coraz więcej w europejskich miastach. Dzięki temu kierowcy takich pojazdów zaoszczędzą sporo czasu, ponieważ nie będą musieli ich

omijać, a przewoźnicy pieniądze, bo nie będą opłacać wjazdu do wyznaczonych stref.

Poważnym problemem dla kierowców może okazać się z kolei rozwój technologii pojazdów autonomicznych. Według niektórych prognoz, do 2025 r. można spodziewać się, że co trzecia nowa ciężarówka będzie w zasadzie bezzałogowa<sup>14</sup>. – Od samochodów autonomicznych, w tym również ciężarówek nie ma odwrotu, jest to sprawa oczywista. Byłbym jednak bardzo ostrożny z prognozowaniem szybkiego upadku zawodu kierowcy, ponieważ technologie te są jeszcze w powijakach. Najwięksi gracze motoryzacyjni mimo zaawansowanej fazy testów nie mogą nawet jeszcze marzyć o implementacji. Dochodzi tutaj oczywiście problem uregulowania prawnego tego typu rozwiązań oraz zwyczajnie ludzki lęk przed zawierzeniem życia maszynie, o ogromnych kosztach nie wspominając<sup>15</sup> – mówi Mateusz Włoch z Inelo, które dostarcza

zaawansowane rozwiązania IT dla polskiej branży TSL.

Optymizm dotyczący tych technologii studzą również nieco eksperci z OCRK: – Autonomiczne pojazdy i ciężarówki idealnie mogłyby sprawdzać się na długich i prostych drogach, na przykład w Stanach Zjednoczonych albo w Australii. W Europie jednak, gdzie zabudowa jest dużo gęstsza, a większość dróg prowadzi przez tereny miejskie, staje się to poważnym problemem. Użyteczność tego typu pojazdów jest na pewno większa podczas manewrów w magazynach i krótkich odcinkach między nimi, na dłuższych trasach jednak długo nic nie będzie w stanie zastąpić polskiego, doświadczonego kierowcy – zauważa Jakub Ordon.

1. Informacja prasowa PZPM, 05.09.2018
2. Dane GITD, za: [https://www.rp.pl/Transport/305\\_089\\_904-Polskie-TIR-y-wciadz-dominuja-w-Europie-ale-rosna-problemy.html](https://www.rp.pl/Transport/305_089_904-Polskie-TIR-y-wciadz-dominuja-w-Europie-ale-rosna-problemy.html)
3. Wszystkie powyższe wyliczenia pochodzą z rocznika 2018 PZPM
4. Raport kwartalny KPMG/PZPM 2018
5. Rocznik 2018, op.cit.
6. <https://planeta-transportu.pl/kondycja-branzy-tsl-podsumowanie-2017-r-analiza-i-prognoza-na-2018-r/>
7. GITD, za: Rzeczpospolita, op.cit.
8. Euler Hermes za: Rzeczpospolita, op.cit.
9. Raport OCRK
10. <https://planeta-transportu.pl/kondycja-branzy-tsl-podsumowanie-2017-r-analiza-i-prognoza-na-2018-r/>
11. <https://planeta-transportu.pl/kondycja-branzy-tsl-podsumowanie-2017-r-analiza-i-prognoza-na-2018-r/>
12. OCRK, op.cit.
13. <https://www.energetyka24.com/do-europy-wjezdzaja-elektryczne-ciężarówki>
14. McKinsey & Company, <https://antyweb.pl/autonomiczne-ciężarówki-perspektywa/>
15. <https://antyweb.pl/autonomiczne-ciężarówki-perspektywa/>

REKLAMA

**HITACHI**  
Inspire the Next

wynajem długoterminowy | leasing | zarządzanie flotą | wynajem krótkoterminowy

## Z nami Twój biznes nabierze rozpędu

**Hitachi Capital Polska**

[www.hitachicapital.pl](http://www.hitachicapital.pl)