

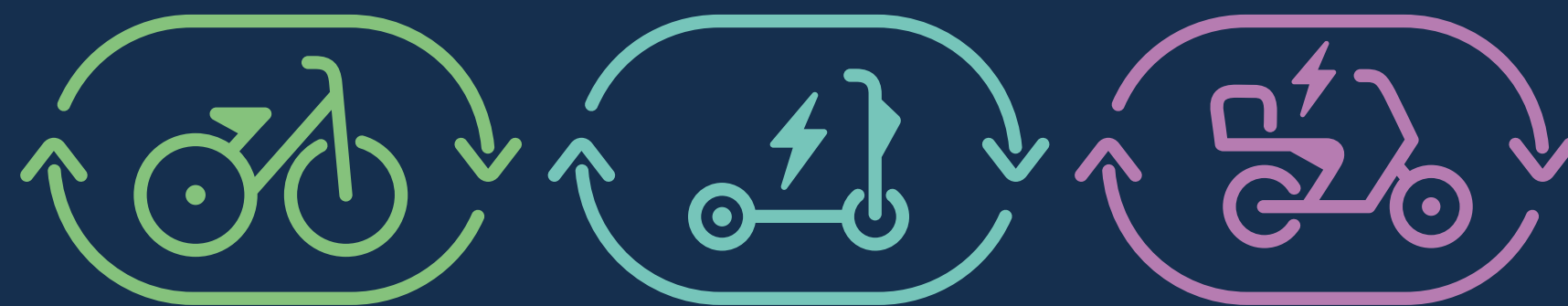
RAPORT:

Rekordowa
podaż pojazdów.
Mikromobilność
w Polsce 2022

Bike sharing, e-hulajnogi, e-skutery:
oferta współdzielonych jednośladów



RAPORT: Rekordowa podaż pojazdów. Mikromobilność w Polsce 2022



Materiały źródłowe:



Patronat medialny:





Rok stabilnego wzrostu

„ Niniejszy raport to kolejna, **coroczna porcja informacji na temat kondycji polskiego rynku usług współdzielonej mikromobilności**, a więc samoobsługowego sharingu jednośladów w trzech modalnościach: rowerowej, hulajnogowej i skuterowej.

Co najważniejsze, kategoria współdzielonej mikromobilności **stale rośnie i dociera do coraz większej liczby miejscowości**, których w szczycie sezonu 2022 było w Polsce niemalże 200 z łączną podażą blisko 120 tysięcy pojazdów.

Rok 2022 był także kolejnym rokiem poszukiwania formuły koegzystowania różnego typu współdzielonych jednośladów w przestrzeni miejskiej - z pewnością nie przełomowym, ale pokazującym, że w polskich miastach **zarządzanie usługami współdzielonej mikromobilności wymaga wypracowania standardu**, który służyłby i mieszkańcom, i lokalnej administracji, i samym dostawcom usług.

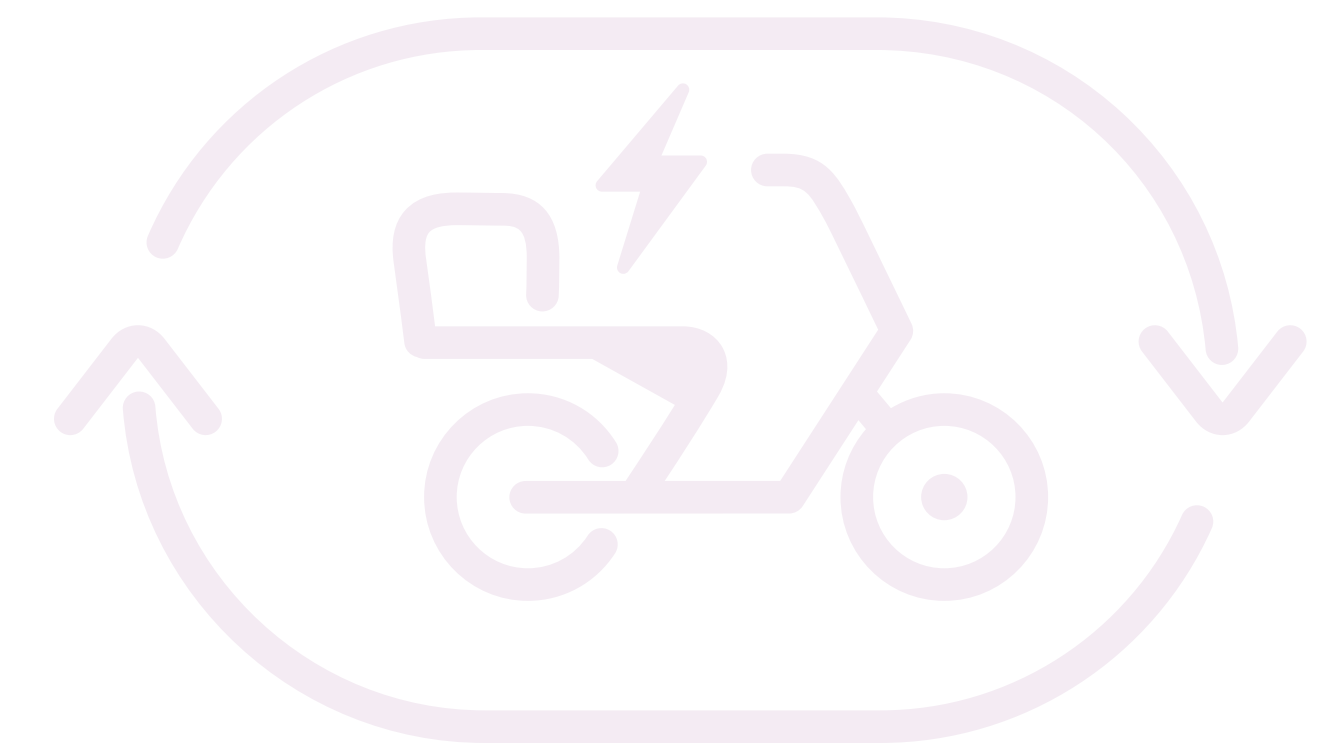
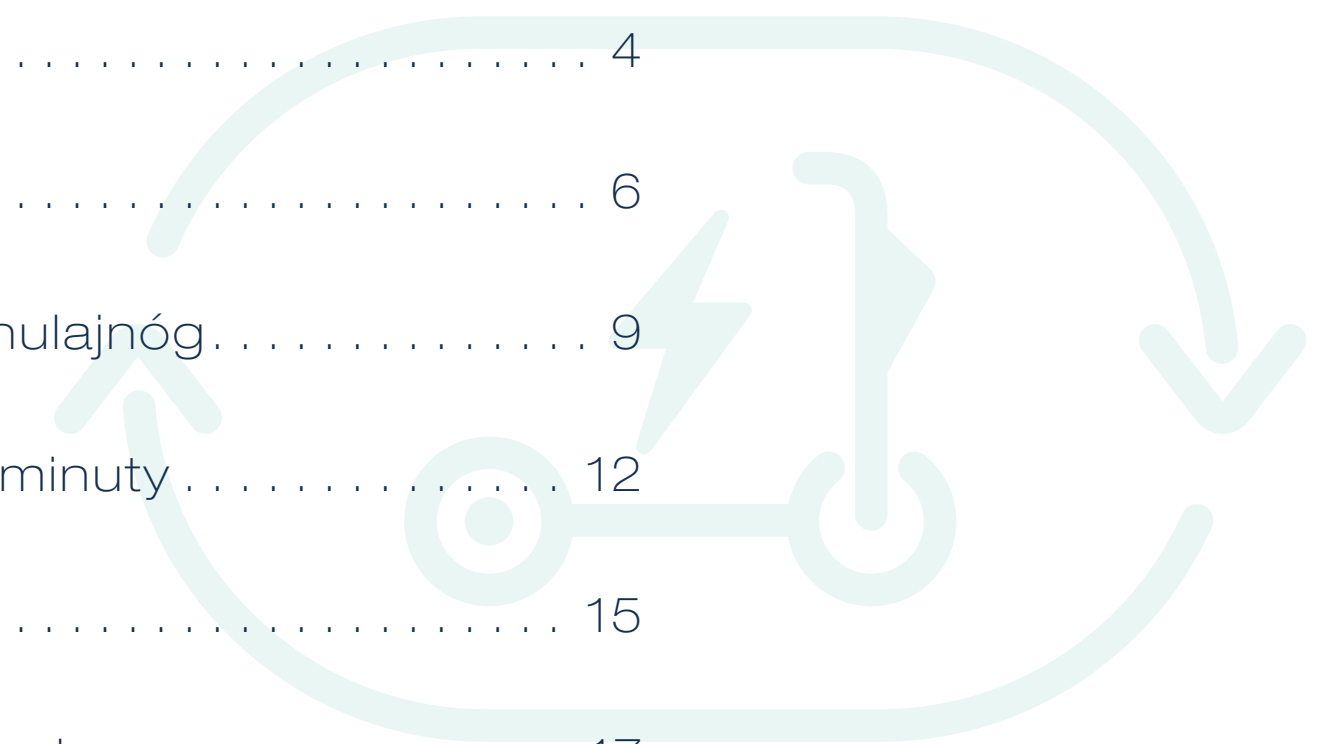
Wydaje się, że rok 2022 zapisał się w historii polskiej mikromobilności już jako w pełni niezależny od wpływu pandemii z lat 2020-2021, która istotnie wyhamowała mobilność Polaków.”

Adam Jędrzejewski

założyciel i prezes Stowarzyszenia Mobilne Miasto

Spis treści

1. W pigułce	4
2. Rowery publiczne	6
3. Sharing elektrycznych hulajnóg	9
4. Elektryczne skutery na minuty	12
5. Sezonowość usług	15
6. Perspektywa konsumencka	17



ROZDZIAŁ 1

W pigułce

120 tys. jednośladów na wynajem

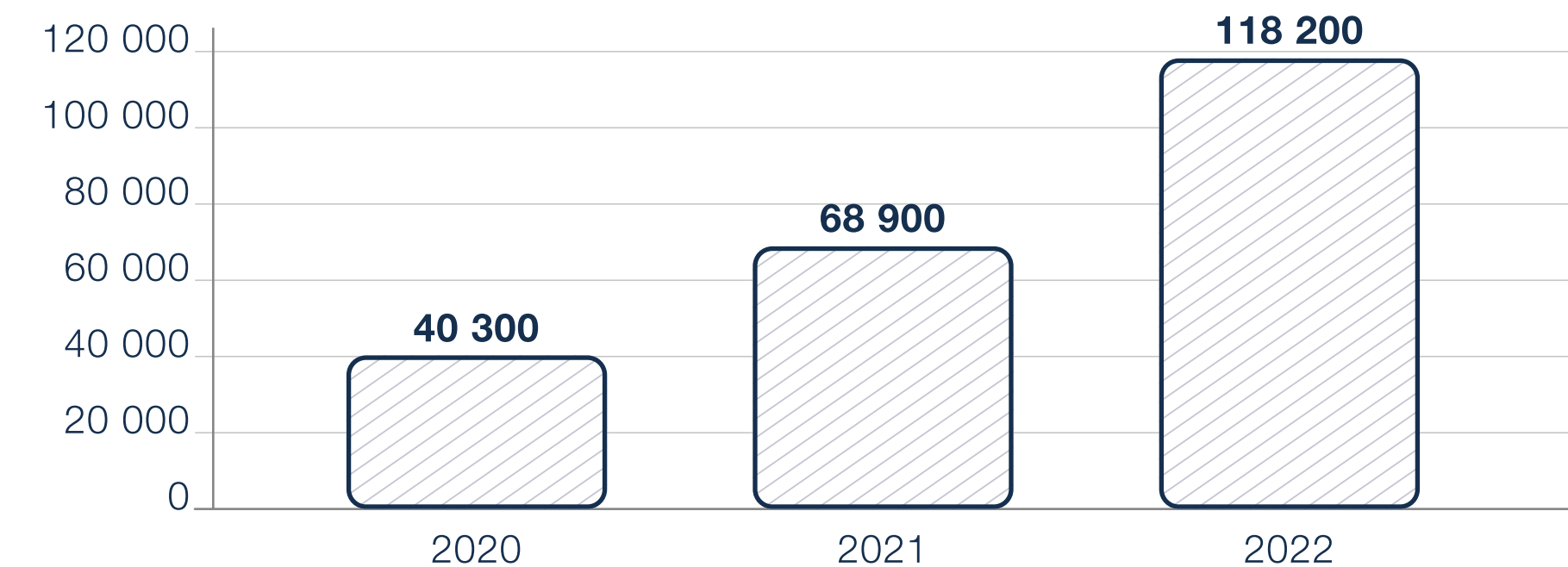


Rozdział 1: W pigułce

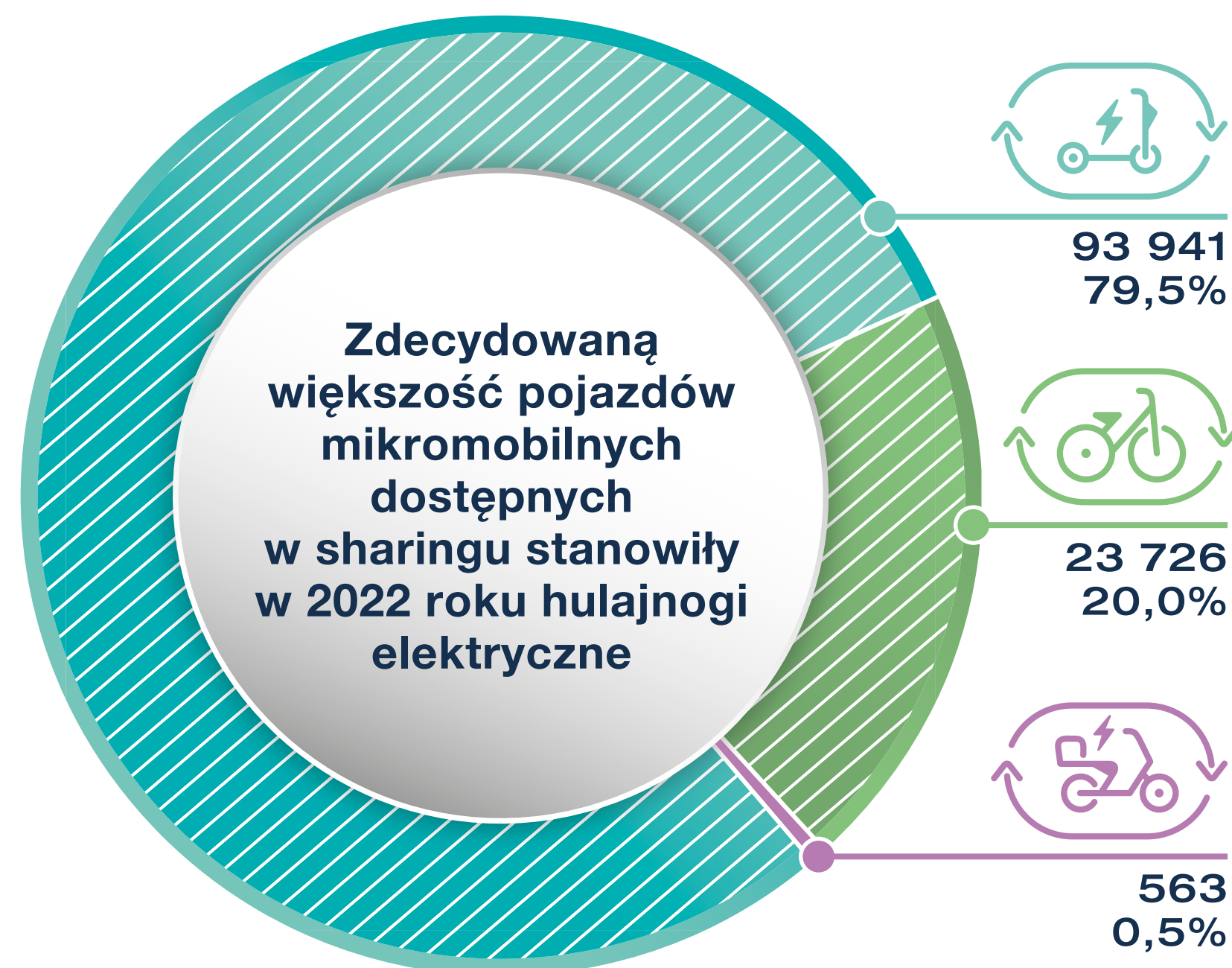
120 tys. jednośladów na wynajem

W 2022 roku cały rynek sharingowej mikromobilności w Polsce osiągnął najwyższy w historii poziom około 120 tys. pojazdów - tyle było ich dostępnych na koniec września, czyli w szczycie sezonu. Oznaczało to wzrost o 72 proc. w stosunku do roku 2021 oraz aż o 193 proc. w porównaniu z rokiem 2020.

POLSKI RYNEK WSPÓLDZIELONEJ MIKROMOBILNOŚCI - ŁĄCZNA LICZBA POJAZDÓW



Dane z końca października 2020 r. oraz końca września 2021 r. i 2022 r.



WSPÓLDZIELONE POJAZDY W POLSCE W 2022 ROKU *

ROWERY (BIKE SHARING)

19,6% ↑

o tyle wzrosła liczba dostępnych rowerów publicznych w latach 2020-2022

7 operatorów
79 systemów
23 726 pojazdów

ELEKTRYCZNE HULAJNOGI

400% ↑

o tyle wzrosła liczba dostępnych e-hulajnóg w latach 2020-2022

12 operatorów
161 miejscowości
93 941 pojazdów

E-SKUTERY

69% ↓

o tyle zmniejszyła się liczba dostępnych skuterów elektrycznych w latach 2020-2022

7 operatorów
79 systemów
23 726 pojazdów

* Maksimum podaży - dane na koniec września 2022 r.

ROZDZIAŁ 2

Rowery
publiczne



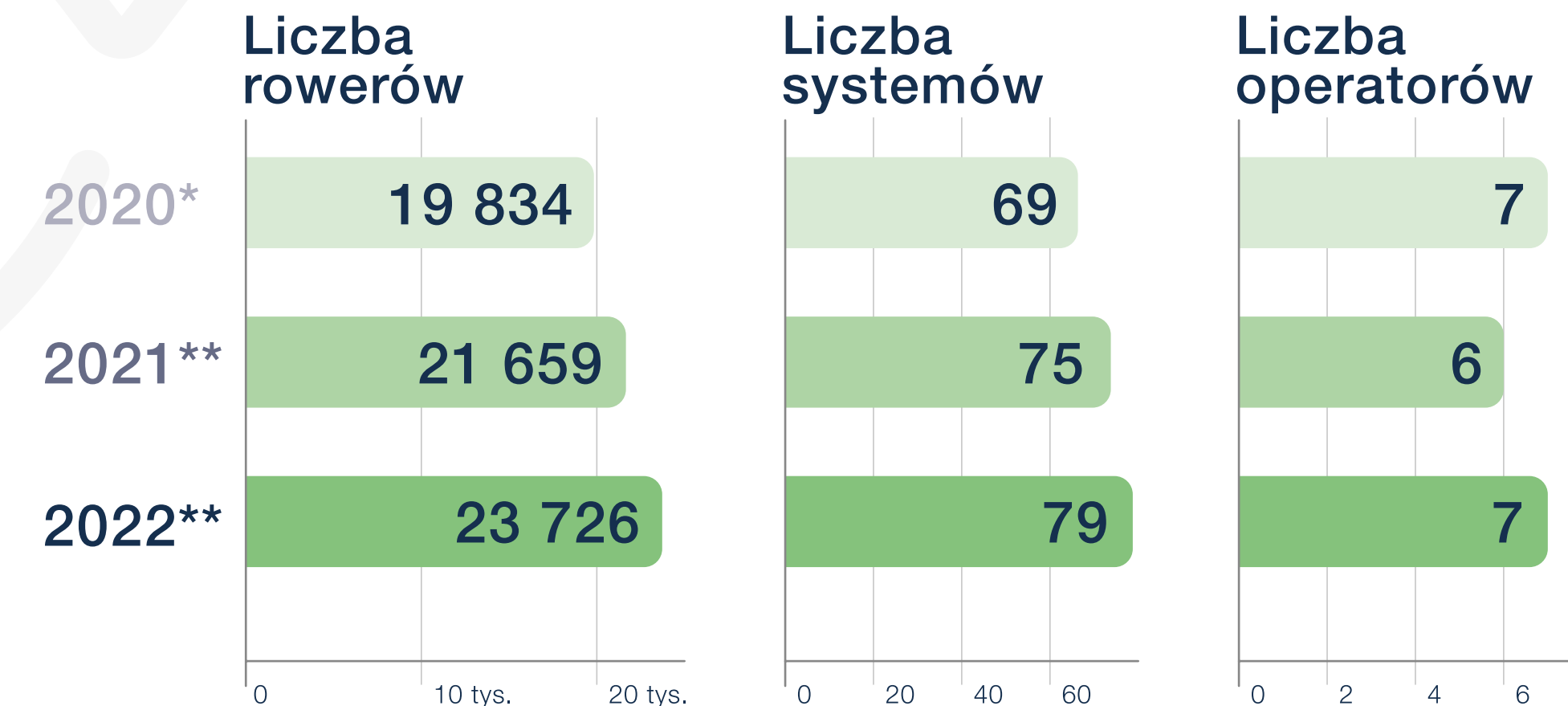
Rozdział 2: Rowery publiczne

Rower miejski - "must have" w zrównoważonym mieście

Usługa publicznych rowerów miejskich ma w Polsce już 14 letnią historię. W 2022 roku w szczycie podaży, tj. na koniec września, systemy współdzielenia rowerów były dostępne w 94 miejscowościach, a łączna podaż tych pojazdów wyniosła blisko 24 tys. sztuk - czyli o 19,6 proc. więcej niż w zbliżonym okresie w 2020 roku. Pokazuje to, że **z roku na rok sukcesywnie przybywa rowerów miejskich**, pomimo perturbacji i okresowego spadku popularności tej formy transportu – wywołanych z jednej strony pandemią, a z drugiej strony presją ekonomiczną na budżety samorządów.

W 2022 roku spośród wszystkich współdzielonych rowerów w Polsce **95 proc. stanowiły usługi tzw. roweru publicznego** (najczęściej zamawiane przez samorząd, dostępne w modelu wypożyczania pomiędzy stacjami oraz bez wspomaganie elektrycznego), **a 5 proc. usługi komercyjnego e-bike sharingu** (dostarczane z inicjatywy samego operatora w modelu wypożyczania bez stacji).

Biorąc pod uwagę cały rynek sharingowej mikromobilności w Polsce omawiany w tym raporcie (współdzielone rowery, e-hulajnogi i e-skutery o łącznej podaży blisko 120 tys. pojazdów), systemy roweru miejskiego stanowiły jego **20 proc.**



** Maksimum podaży - dane na koniec października 2020 r.

* Maksimum podaży - dane na koniec września 2021 r. i 2022 r.

19,6% ↑

wzrost liczby dostępnych rowerów publicznych w latach 2020-2022

14,5% ↑

wzrost liczby miejscowości, w których dostępne były rowery publiczne w latach 2020-2022

Liczba systemów rowerowych nie jest tożsama z liczbą miejscowości, ponieważ w ramach tego samego systemu operator może obsługiwać więcej niż jedną miejscowość: nierzadko rower można wypożyczyć na terenie jednej miejscowości, a zwrócić w sąsiedniej.

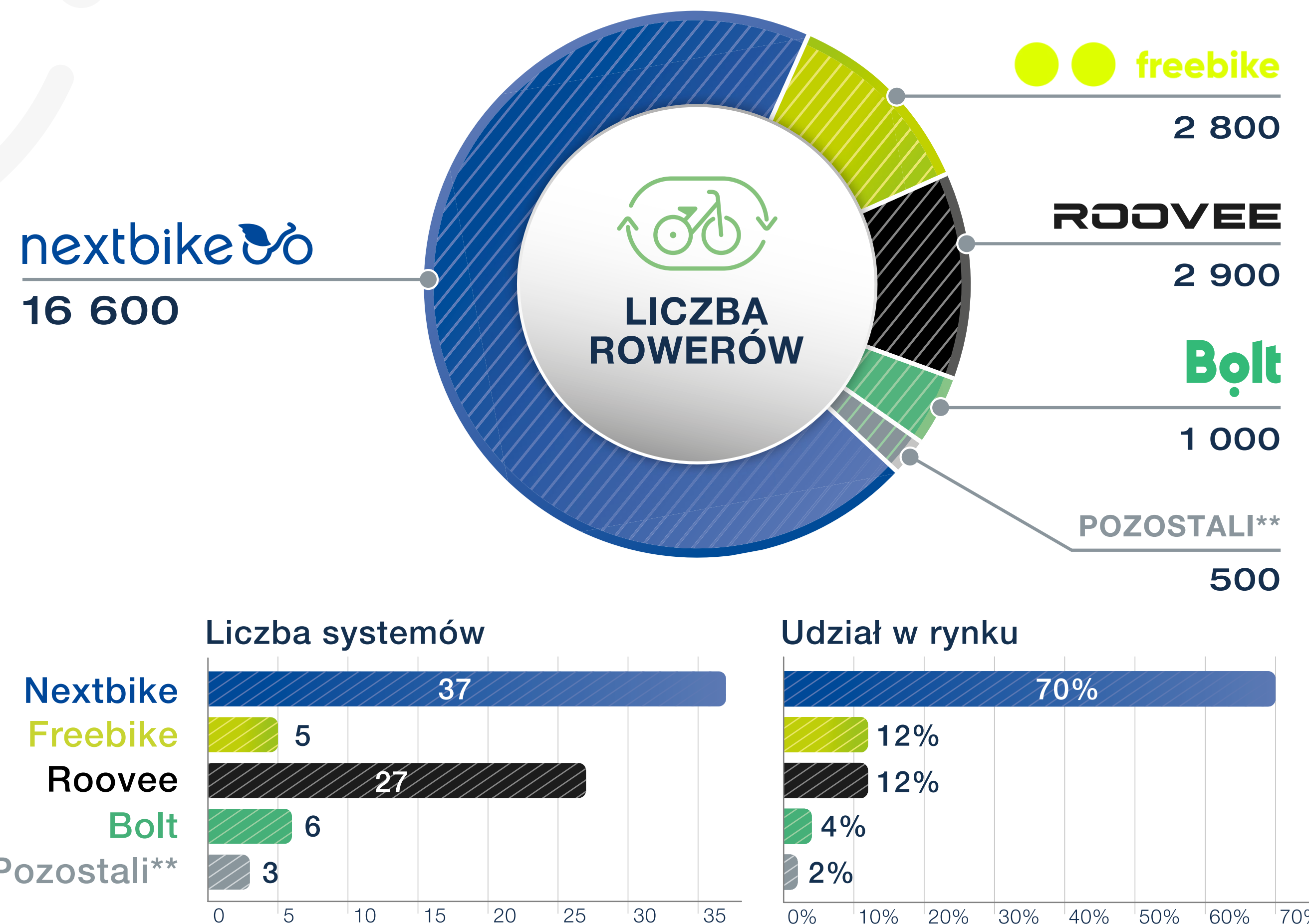
Rozdział 2: Rowery publiczne

Nextbike Polska rozdaje karty

Aż 40 proc. całego rynku rowerów miejskich w Polsce skumulowały w 2022 roku trzy miasta: **Warszawa** (ponad 5,1 tys. jednośladów i 22 proc. udziału w rynku), **Wrocław** (blisko 2,3 tys. pojazdów i 10 proc. udziału) oraz **Poznań** (blisko 2 tys. pojazdów i 8 proc. udziału).

Wśród dostawców usługi roweru miejskiego w Polsce niekwestionowanym liderem nieprzerwanie pozostaje **Nextbike Polska** - we wrześniu 2022 roku operator ten miał **70 proc.** udziału w rynku za sprawą 16,6 tys. pojazdów udostępnianych w 55 miejscowościach w 37 systemach. Spółka ta prowadziła m.in. największy system roweru miejskiego w Polsce, którym tradycyjnie było warszawskie Veturilo z blisko 5 tys. jednośladów.

POLSKI RYNEK BIKE SHARINGU W 2022 ROKU*



* Stan na koniec września 2022 roku – maksymalny poziom podaży

** W grupie „pozostali operatorzy” ujmujemy trzy marki: Geovelo, Roler i Szczeciński Rower Miejski

ROZDZIAŁ 3

Sharing
elektrycznych
hulajnóg



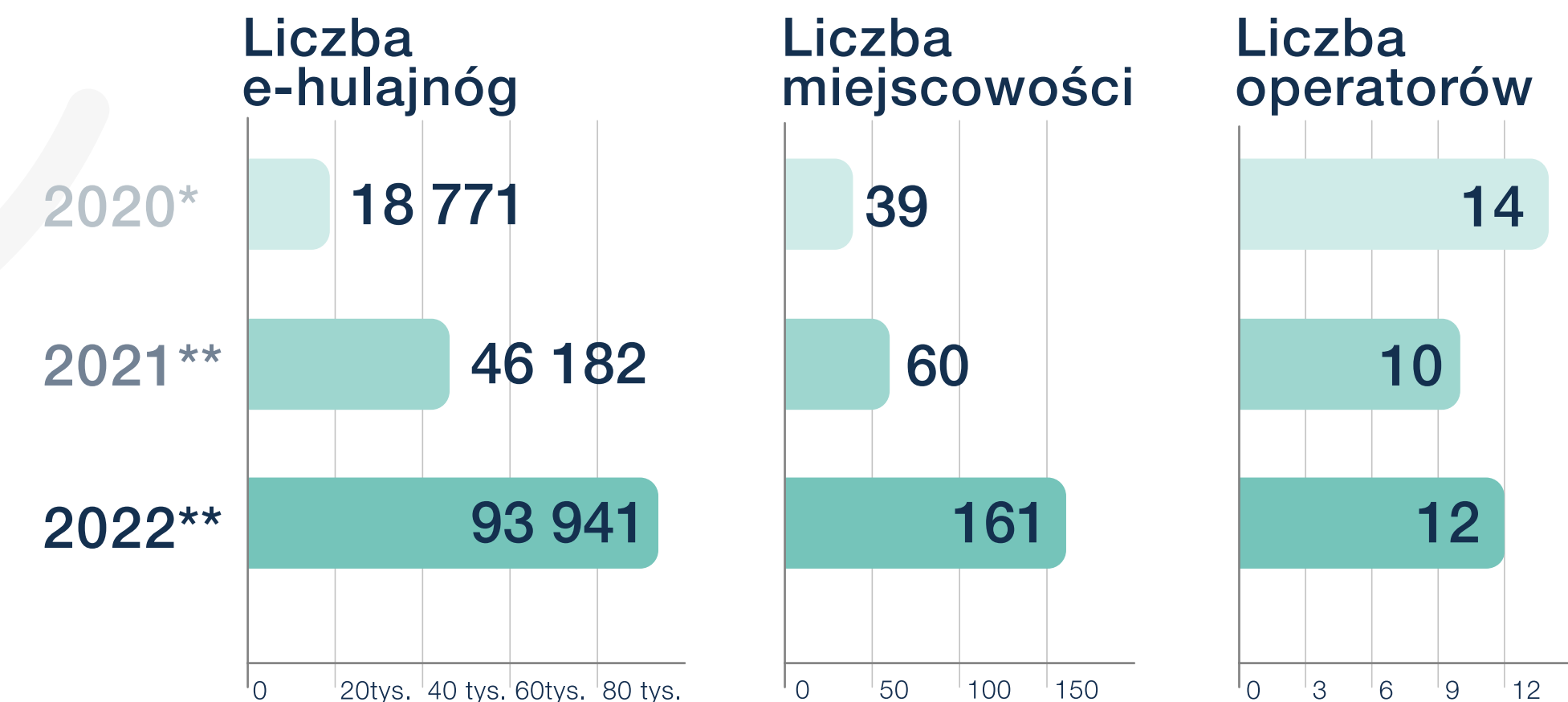
Rozdział 3: Sharing elektrycznych hulajnóg

Dziewięciokrotny wzrost w ciągu trzech lat

Elektryczne hulajnogi współdzielone obecne są w Polsce od jesieni 2018 roku i od tego czasu ich oferta notuje nieprzerwany wzrost. Bezwzględnie jest to najszybciej rozwijająca się kategoria mikromobilności. **W roku 2022 rynek mierzony liczbą dostępnych urządzeń urósł ponad dwukrotnie w stosunku do roku poprzedniego** - i aż pięciokrotnie jeśli porównamy go z rokiem 2020. Warto przypomnieć, że w 2019 roku szacowana przez Mobilne Miasto oferta e-hulajnóg wynosiła w szczycie sezonu ok. 10.000, co oznacza przeszło dziewięciokrotny wzrost w ciągu trzech lat.

W szczycie sezonu 2022 w Polsce dostępnych było **blisko 94 tys. współdzielonych hulajnóg elektrycznych, oferowanych przez 12 operatorów**. Można było je wypożyczać w aż 161 miejscowościach.

Biorąc pod uwagę cały rynek sharingowej mikromobilności w Polsce, wypożyczalnie hulajnóg elektrycznych stanowią jego blisko **80 proc.**



* Maksimum podaży - stan na koniec października 2020 r.

** Maksimum podaży - stan na koniec września 2021 r. i 2022 r.

400% ↑

wzrost liczby dostępnych e-hulajnóg w latach 2020-2022

313% ↑

wzrost liczby miejscowości, w których dostępne były e-hulajnogi na minuty w latach 2020-2022

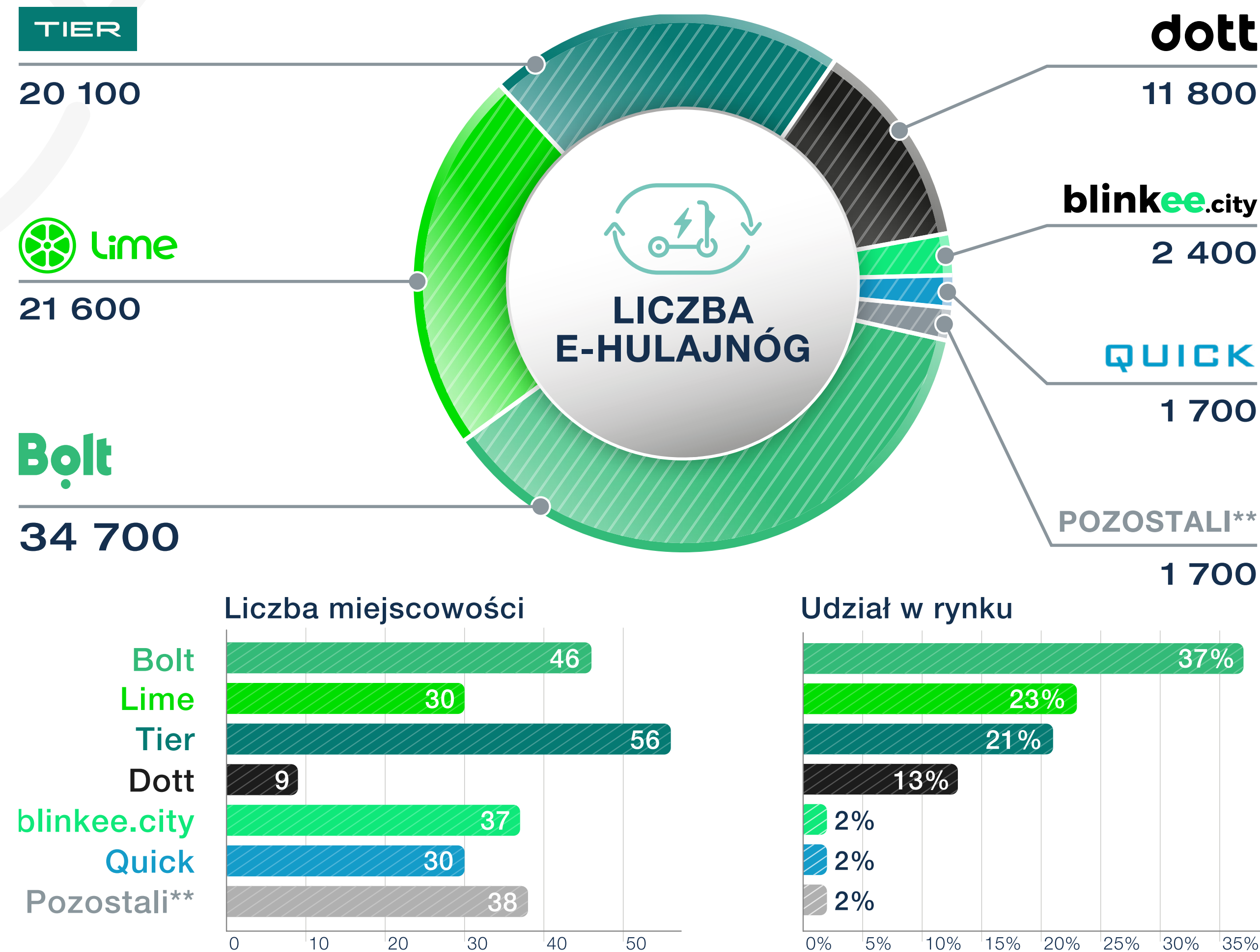
Rozdział 3: Sharing elektrycznych hulajnóg

Wielka czwórka rozdaje karty

W Polsce jest **14 miast**, w których oferta współdzielonych e-hulajnóg wynosiła w szczycie 2022 roku co najmniej 1 tys. pojazdów. Na podium „hulajnogowych” miast znalazły się **Warszawa** (ponad 21 tys. pojazdów i 23 proc. udziału w rynku), **Trójmiasto** (ponad 12 tys. pojazdów i 13 proc. udziału) oraz **Kraków** (ponad 11 tys. pojazdów i 12 proc. udziału).

Karty na rynku rozdaje przede wszystkim czterech operatorów - w omawianym okresie były to marki **Bolt**, **Lime**, **Tier** i **Dott**, które istotnie zwiększyły liczebność swoich flot. Ich jednoślady w omawianym okresie stanowiły łącznie aż **94 proc.** podaży w tej kategorii współdzielonej mikromobilności.

PODZIAŁ POLSKIEGO RYNKU E-HULAJNÓG NA MINUTY W 2022 ROKU*

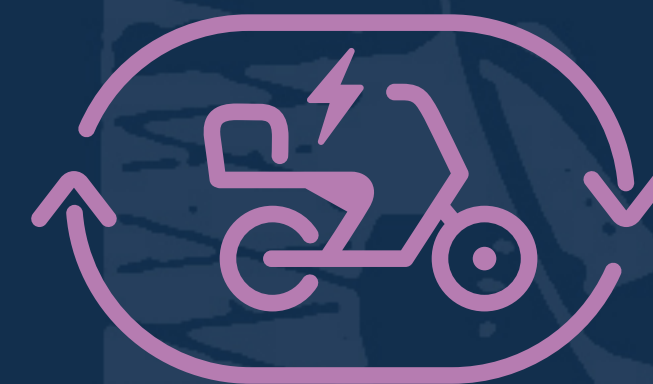


* Stan na koniec września 2022 r. – maksymalny poziom podaży

** W grupie „pozostali operatorzy” ujmujemy sześć marek: Roler, Volt by TrybEco, Hopp, Hulaj, Neon i Elo

ROZDZIAŁ 4

Elektryczne skutery na minuty



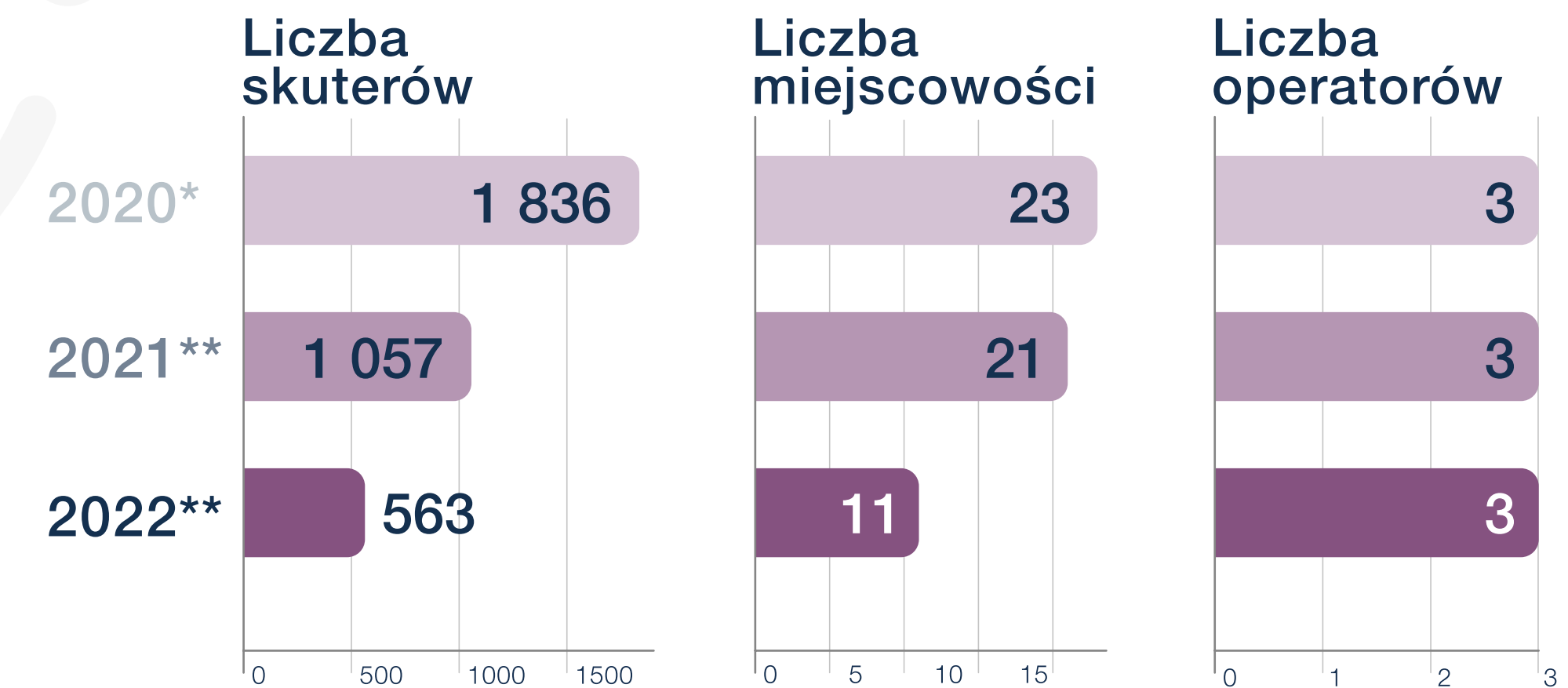
Rozdział 3: Elektryczne skutery na minuty

Usługa w regresie

Rynek elektrycznych skuterów wynajmowanych na minuty (w myśl Prawa o ruchu drogowym: motorowerów) jest zdecydowanie najmniejszym segmentem sharingowej mikromobilności w Polsce - a także jedynym, który konsekwentnie się kurczy. W ciągu dwóch lat ich podaż spadła o blisko **70 proc.** Systemy współdzielenia skuterów elektrycznych we wrześniu 2022 roku dostępne były w **11 miejscowościach**, a łączna podaż tych pojazdów wyniosła zaledwie **563** sztuki. Oznacza to, że w całej branży sharingowej mikromobilności w Polsce wypożyczalnie skuterów elektrycznych stanowią zaledwie **0,5 proc.** rynku.

Najwięcej tych pojazdów dostępnych było w omawianym okresie w **Gdańsku** (152 skutery i 27 proc. udział w rynku), **Poznaniu** (147 pojazdów i 26 proc. udziału w rynku) oraz **Szczecinie** (95 pojazdów i 17 proc. udziału w rynku).

Po raz pierwszy w historii największy wcześniej operator usług współdzielenia e-skuterów w Polsce – sieć blinkee.city – oddała prymat pierwszeństwa. Fotel lidera przypadł sieci **EcoShare** z blisko 270 e-skuterami i z 47 proc. udziałem w rynku.



* Maksimum podaży - dane na koniec lipca 2020 r.

** Maksimum podaży - dane na koniec września 2021 r. i 2022 r.

69% ↓

spadek liczby
dostępnych skuterów
elektrycznych
na minuty w latach
2020-2022

52% ↓

spadek liczby
miejscowości, w których
dostępne były skutery
w latach 2020-2022

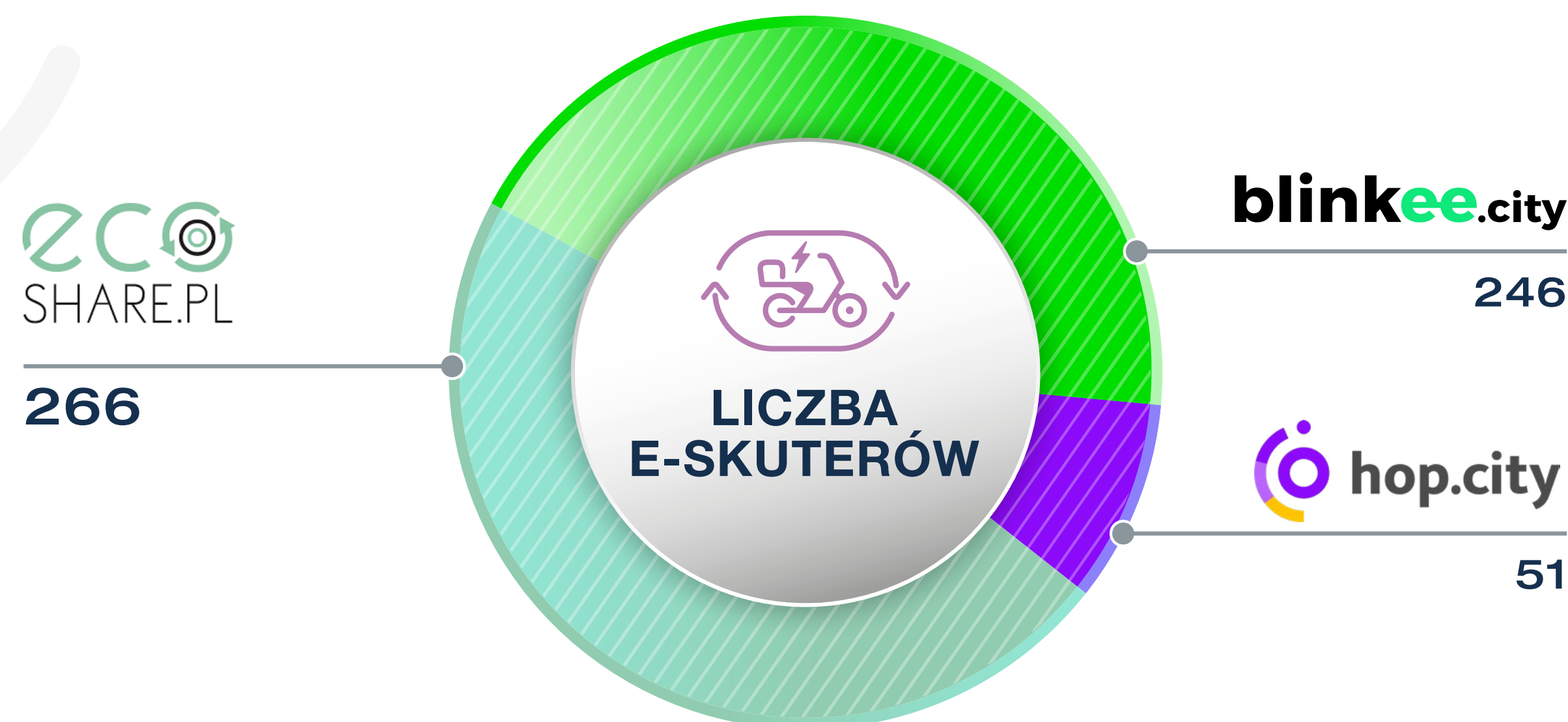
Rozdział 3: Elektryczne skutery na minuty

Jaka przyszłość sharingu e-skuterów?

Inaczej niż w Polsce, **rynki zachodnioeuropejskie** (np. Hiszpania, Holandia, Niemcy, Włochy czy Francja) **charakteryzują się zdecydowanie większą popularnością usług współdzielenia e-skuterów** wśród konsumentów. Sugeruje to, że wbrew konsekwentnemu zanikaniu tej usługi w polskich miastach, trend ten może kiedyś zawitać również do nas - tym bardziej, że stanowi on element równoważenia systemów transportu miejskiego i jest wartościowym uzupełnieniem miksu modalności transportowych w miastach.

Jak wskazuje opublikowany w 2023 r. raport firmy Movares, w samej tylko Holandii **jedna czwarta podróży współdzielonymi e-skuterami zastąpiła w ubiegłym roku 4,5 miliona przejazdów samochodowych**. Ponadto, jedna trzecia użytkowników tych systemów łączyła ten środek lokomocji z transportem zbiorowym w ramach jednej podróży stanowiąc realne wsparcie dla miejskiej multimodalności.

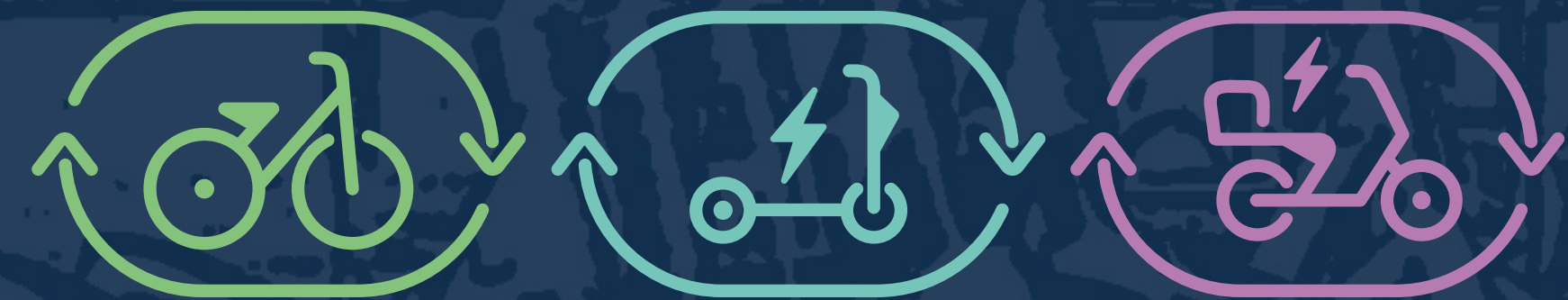
PODZIAŁ POLSKIEGO RYNKU E-SKUTERÓW NA MINUTY W 2022 ROKU*



* Stan na koniec września 2022 r. – maksymalny poziom podaży

ROZDZIAŁ 5

Sezonowość usług





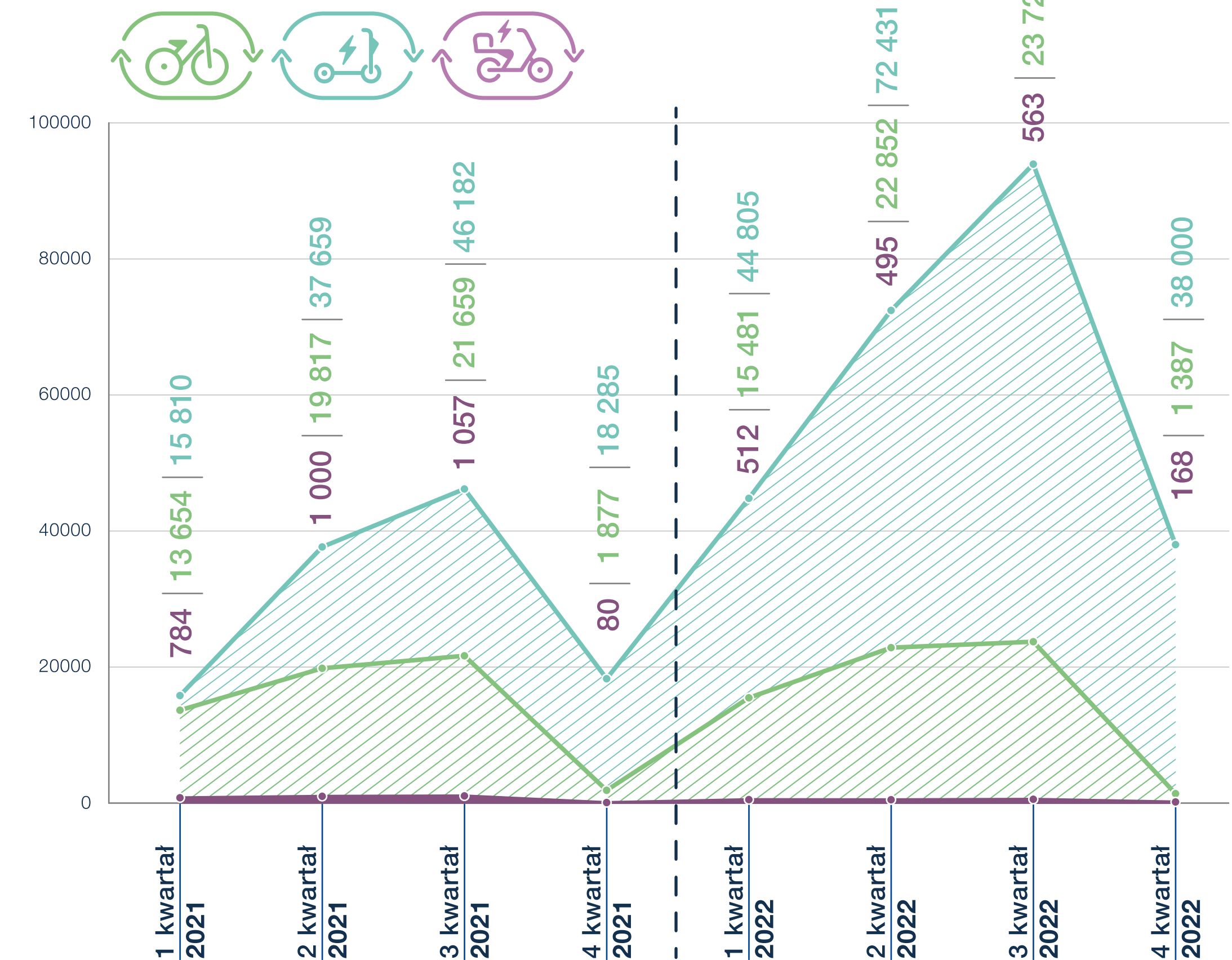
Rozdział 5: Sezonowość usług

Jednoślady nie tylko na lato

Dostępność współdzielonych pojazdów mikromobilnych w polskich miejscowościach jest, rzecz jasna, determinowana sezonowo - **jej szczyt przypada z reguły na koniec trzeciego kwartału**, by następnie spaść do rocznego minimum na koniec roku i następnie odradzać się w okolicach końca marca. W przypadku rowerów publicznych ich minimalna zimowa dostępność jest związana z umowami (operator - samorząd), zakładającymi kilkumiesięczną przerwę w tym okresie. Utrzymująca się przez cały rok (choć zmniejszana na zimę) dostępność sharingowych elektrycznych hulajnóg - oferowanych w systemach czysto komercyjnych - pokazuje jednak, że **także w polskich realiach pogodowych istnieje grupa użytkowników zdecydowanych korzystać z mikromobilności w okresie zimy**. Warto odnotować, że to właśnie e-hulajnogi stają się wówczas de facto jedyną szerzej dostępną opcją współdzielonej mikromobilności w polskich miastach.

* W prezentowanych na wykresie danych dotyczących sezonowości usług współdzielonej mikromobilności w Polsce nie ujęliśmy 2020 r. Rok ten był bowiem naznaczony anomaliami związanymi z pandemią koronawirusa (np. zamknięciem decyzją rządu w kwietniu i maju systemów roweru miejskiego na okres 1,5 miesiąca) i nie może służyć jako punkt odniesienia dla lat 2021-2022.

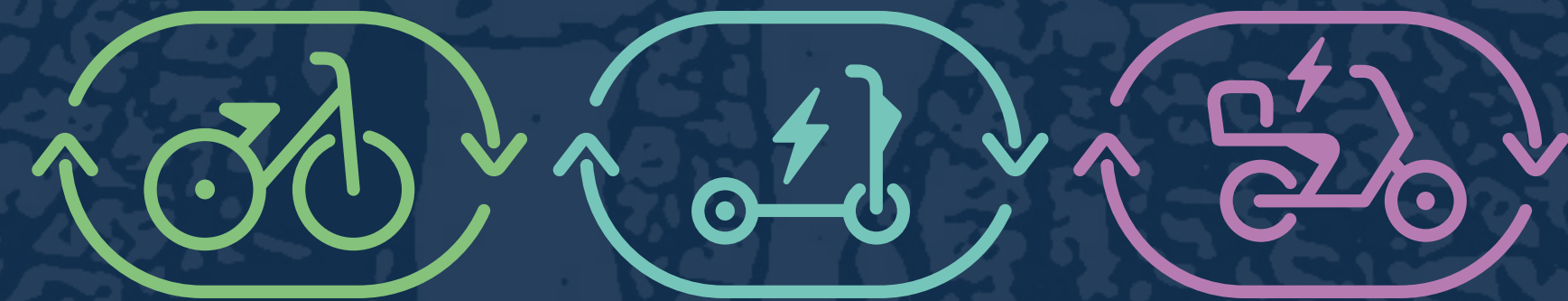
SEZONOWA DOSTĘPNOŚĆ WSPÓLDZIELONEJ MIKROMOBILNOŚCI W POLSCE W LATACH 2021-2022*



Podaż pojazdów każdorazowo na koniec wskazanego kwartału

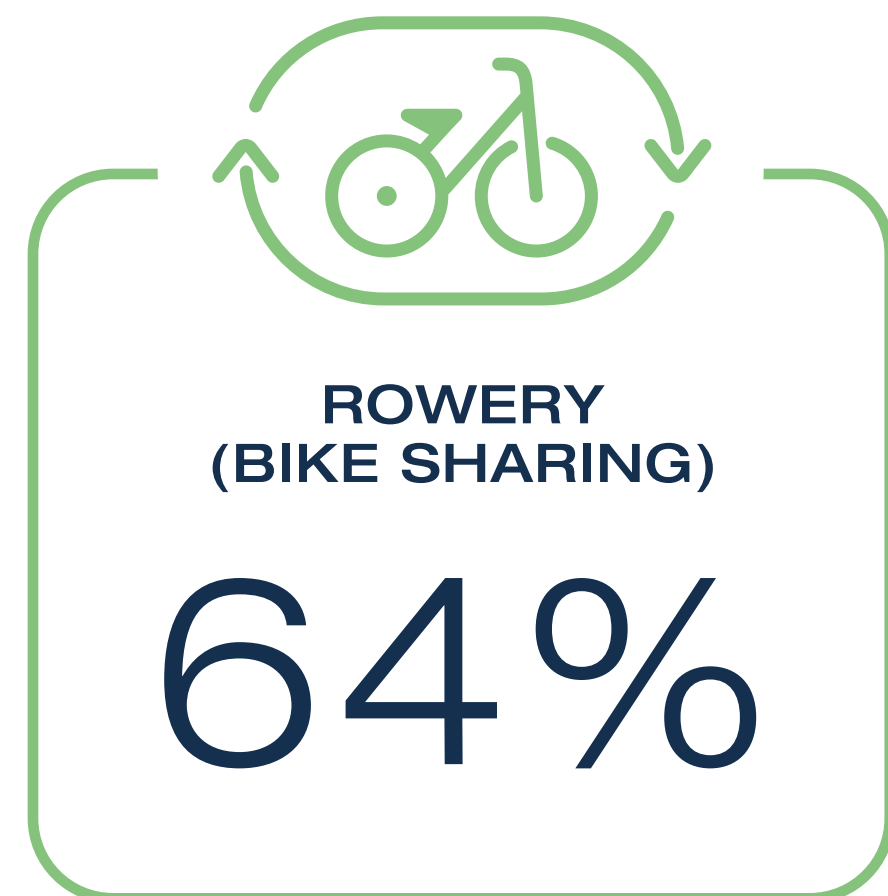
ROZDZIAŁ 6

Perspektywa konsumencka



Rozdział 6: Perspektywa konsumencka

Wysoka intencja korzystania z sharingu jednośladów



” Z przeprowadzonego badania* „Kształtowanie zachowań konsumenckich za pomocą strategii shared mobility” jasno wynika, że zarówno dla użytkowników rowerów współdzielonych, jak użytkowników hulajnóg współdzielonych **najbardziej pożądaną cechą każdej z tych usług jest odległość pojazdu od miejsca poszukiwania** (dla użytkowników rowerów: 89%, hulajnóg: 85%; top-3-box). Bogata i uzupełniająca się nawzajem siatka obu tych usług sprawia, że mimo wysokiej liczby prywatnych rowerów użytkownicy chętnie wybierają obydwa rozwiązania. Potwierdza to także wysoka intencja korzystania z tych usług w przyszłości (64% dla rowerów i 48% dla hulajnóg; top-3-box).

Dlaczego mikrosharing jest tak atrakcyjny dla mieszkańców polskich miast? Oswojone i często wciąż zwolnione z początkowej opłaty (bo subsydiowane) **współdzielone rowery mogą dawać mieszkańcom poczucie ekonomicznie korzystnej propozycji uzupełniającej ofertę transportu publicznego**; dla niektórych mieszkańców są też łatwym sposobem, aby zażyć ruchu w mieście. Z drugiej strony, wciąż w pewien sposób egzotyczne hulajnogi mogą zachęcać mieszkańców do spróbowania nowego sposobu przemieszczania się. Mogą też wydawać się użytkownikom bardziej dostępne (nie tylko ze względu na ich częstsze występowanie w przestrzeni miasta, ale także dzięki możliwości parkowania ich w dogodnym dla użytkownika miejscu); co więcej nie wymagają wysiłku fizycznego, co może zwiększać poczucie wygody.”

Grzegorz Młynarski

konsultant ds. strategii i rozwoju Stowarzyszenia Mobilne Miasto

*Źródło: Młynarski G., (2021), „Kształtowanie zachowań konsumenckich za pomocą strategii shared mobility”; Katedra Miasta Innowacyjnego; Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie





CZŁONKOWIE WSPIERAJĄCY



PATRONAT MEDIALNY



Pierwszy w Polsce portal skoncentrowany na mikromobilności miejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem prywatnych i sharingowych elektrycznych pojazdów osobistych

POLECAMY



STREFA DANYCH

Mikromobilność.Sharing

Hub informacyjny agregujący bieżące dane i statystyki na temat polskiego rynku sharingowej mikromobilności monitorowanego przez Stowarzyszenie Mobilne Miasto

www.smartride.pl/strefa-danych