

Miesięcznik

Ubezpieczeniowy

ISSN 1732-2413 • WSZYSTKO, CO TRZEBA WIEDZIEĆ O RYNKU UBEZPIECZEŃ • TOM 18 I NUMER 4 I KWIECIEŃ 2021 • 6 KWIECZNIA 2021



© phaisarnwong2517/stock.adobe.com

W N U M E R Z E :

Transport-spedycja-logistyka

odpowiedzialność, przedawnienie, cyber, terroryzm

Radosław Kamiński o wyzwaniach regulacyjnych/Strategia podatkowa/Geospacial

Przyszłość mikromobilności

W ostatnich latach polskie miasta przechodziły transformację środków transportu, a głównym impulsem zmian było pojawienie się platform współdzielenia aut czy rowery miejskie. Zaraz po nich szturmem wkroczyły miejskie pojazdy elektryczne, skutery czy hulajniki. Jednak skutki pandemii boleśnie doświadczają ten szybko rosnący biznes. – **Rafał Domański, Dariusz Smoleń, Oskar Sokoliński, Kamil Wierzbicki**

W przełomowym dla globalnego wzrostu mikromobilności roku 2019, przewidywano, że do 2030 roku rynek mikromobilności osiągnie wartość od 300 do 500 mld USD. W Polsce po ulicach poruszało się wówczas ok. 25 tys. współdzielonych rowerów i ponad 7 tys. współdzielonych hulajnóg elektrycznych. Rynek w kraju rósł w dynamicznym tempie, dając perspektywę przychodu branży na poziomie 200 mln zł oraz wizję co najmniej 5-krotnego wzrostu liczby współdzielonych hulajnóg do 2025 r. Mikromobilność to także nowe możliwości dla ubezpieczycieli. Czy w postpandemicznej rzeczywistości będzie istotnym elementem transportu miejskiego z dedykowaną ofertą ubezpieczeń?

Wraz z pandemią oraz restrykcjami z nią związanymi, powszechną pracą z domu, odwoływaniem podróży, zamknięciem restauracji i muzeów czy centrów handlowych, branża mikromobilności – obejmująca szereg lekkich pojazdów, takich jak rowery, skutery elektryczne i motorowery – stała w obliczu katastrofalnego spadku liczby aktywnych użytkowników i dochodu. Globalnie liczba pasażerokilometrów spadła w czasie pandemii o 50–60% w porównaniu do roku 2019. Podobnie w Polsce w szczytowym okresie pierwszej fali pandemii (kwiecień 2020) odnotowano 55% spadek w obszarze mikromobilności. Jak w nowej normalności wygląda perspektywa dalszego rozwoju mikromobilności miejskiej?

WPŁYW RESTRYKCJI W PERSPEKTYWIE KRÓTKOTERMINOWEJ

Zastosowane w konsekwencji rozwoju pandemii restrykcje istotnie wpłynęły na sytuację branży i zachowania klientów, ale także na rozwiązania związane z mobilnością wdrażane przez miasta. Wyceny dostawców rozwiązań mikromobilności spadały, ograniczona została liczba pracowników zatrudnionych w tym sektorze i szybkość konsolidacji branży. Z kolei konsumenci dostosowujący się do nowych obostrzeń, zmienili swoje zachowania, preferując np. dłuższe podróże. Według amerykańskiej firmy zajmującej się mikromobilnością, która wynajmuje e-skutery,



Rafał Domański,
partner lokalny
w warszawskim biurze
McKinsey. Wspiera
klientów z sektora
ubezpieczeniowego.



Oskar Sokoliński,
partner w warszawskim
biurze McKinsey.
Wspiera klientów
z sektora
ubezpieczeniowego.



Dr Dariusz Smoleń,
starszy konsultant
w warszawskim biurze
McKinsey. Wspiera
klientów z sektora
ubezpieczeniowego.



Kamil Wierzbicki,
konsultant w warszawskim
biurze McKinsey.
Wspiera klientów
z sektora ubezpieczeniowego.

średnie odległości podróży wzrosły o 26% od początku pandemii, a w niektórych miastach, takich jak Detroit, wzrosły nawet o 60%. Jednocześnie zmiany te wsparło wiele miast często jako tymczasowe rozwiązania komunikacyjne. Przykładowo: Mediolan, Bruksela czy Paryż zamieniły po kilkadziesiąt kilometrów ulic na ścieżki rowerowe, inwestując również w rozbudowanie aktualnej sieci tras. W Polsce wiele miast, wzorem tych zachodnioeuropejskich, przyspieszyło prace nad nowymi trasami lub wprowadziło tymczasowe ścieżki, przekształcając pasy jezdni. Przykładem kompleksowych działań w obliczu pandemii może być Poznań, który opracował „Pakiet dla Mobilności” wprowadzający szereg zmian dla rowerzystów w związku z epidemią.

POWRÓT WZROSTÓW MIKROMOBILNOŚCI W NOWEJ NORMALNOŚCI

W średnioterminowej prognozie, zakładającej osłabienie pandemii i restrykcji z nią związanych, możemy spodziewać się również powrotu do wzrostów w obszarze mikromobilności. Analizy McKinsey już pokazują pierwsze oznaki powrotu konsumentów w tej branży, a ekstrapolacja tego trendu pozwala oszacować, że osiągnięcie poziomu podróży sprzed kryzysu, nastąpi w latach 2021–2022.

Dane te potwierdza również globalne badanie konsumentów przeprowadzone przez McKinsey dla 7 tys. respondentów z Chin, Francji, Niemiec, Włoch, Japonii, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych. Celem ankiety było zbadanie zachowań i oczekiwań konsumentów w zakresie mobilności przed, w trakcie i po kryzysie wywołanym przez pandemię. Wyniki pokazują, że wykorzystanie mikromobilności może wzrosnąć w najbliższym czasie. Według badania, liczba respondentów chętnych do korzystania z mikromobilności w najbliższym okresie odmrożenia zwiększyła się o 9% w przypadku mikromobilności prywatnej i o 12% w przypadku mikromobilności współdzielonej, w porównaniu do poziomów sprzed kryzysu. To pozwala wierzyć, że krótko po zdjęciu restrykcji związanych z pandemią, rozwiązania w zakresie mikromobilności wrócą do wyników co najmniej na poziomie sprzed kryzysu.

Mimo tych optymistycznych prognoz, warto mieć na uwadze, jak zmieniają się niektóre priorytety konsumentów i wzorce użytkowania. Mikromobilność niewątpliwie będzie wyglądać inaczej po kryzysie. Ankieta pokazała, że przed pandemią głównym problemem odczuwanym przez użytkowników mikromobilności był czas dotarcia do celu. Obecnie kluczową barierą dla nich jest ryzyko infekcji. Użytkownicy

zapytani w ankiecie o środki, które zwiększyłyby prawdopodobieństwo korzystania z usług wspólnej mikromobilności, wymieniali regularną dezynfekcję sprzętu (47%), fizyczną odległość od poprzedniego lub następnego użytkownika (43%) czy badania zdrowia (31%).

Podczas gdy obawy konsumentów się zmieniają, preferencje do korzystania z usług mikromobilności według grup wiekowych, prawdopodobnie pozostaną niezmiennie. Przed pandemią dominującą grupą użytkowników były osoby w wieku poniżej 34 lat. Wzrosnąć mogą za to średnie dystanse pokonywane w ramach usługi, ponieważ ludzie będą częściej korzystać z rozwiązań mikromobilności podczas dojazdów do pracy przy jednoczesnym obniżeniu ryzyka zakażenia.

Możliwe jest, że konsolidacja branży będzie nadal przyspieszać. **Wraz z drastycznym spadkiem liczby klientów i przychodów dostawcy usług współdzielonej mikromobilności znajdują się w niepewnej sytuacji, skłaniającej do konsolidowania się.** Z kolei takie działania mogłyby poprawić rentowność dostawców, choćby z uwagi na synergie i poprawę wydajności skali, które występują przy zakupie większej liczby pojazdów czy przetwarzaniu większej liczby transakcji płatniczych.

DALSZE WZROSTY W DŁUGIEJ PERSPEKTYWIE

Po krótkoterminowych, choć drastycznych spadkach, mikromobilność może się rozwijać w perspektywie długoterminowej, z przewidywanym wzrostem liczby pasażerokilometrów większym o 5-10% w porównaniu do scenariuszy sprzed pandemii. Wzrost ten będzie wynikał z kilku trendów. Po pierwsze, użytkownicy już teraz są bardziej skłonni do regularnego korzystania z mikromobilności, a średni dystans podróży może dalej wzrosnąć. Co więcej, większa świadomość na temat higieny osobistej i fizycznego dystansu może zachęcić konsumentów do korzystania z mikromobilności zamiast transportu publicznego podczas krótkich podróży. Po drugie miasta mogą z jednej strony wprowadzać regulacje zniechęcające do korzystania z samochodów prywatnych, w tym wyższe opłaty parkingowe, podatki i opłaty drogowe, a z drugiej zachęcać do zmiany nawyków, inwestując w infrastrukturę rowerową czy zmieniając przeznaczenie ulic. Coraz większą rolę odgrywa również świadomość konsumentów w obszarze zrównoważonego transportu czy redukcji hałasu w miastach. Mikromobilność może zatem stać się wiodącą opcją dla mieszkańców, którzy chcą chronić środowisko.

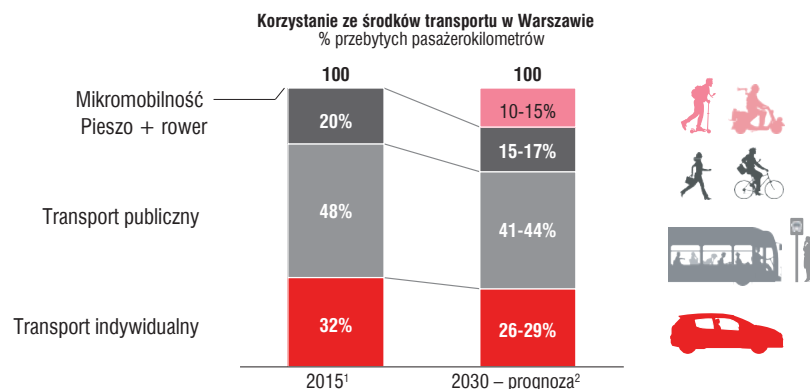
Prognozy sprzed pandemii przewidywały, że do 2030 r. rynek mikromobilności osiągnie wartość od 300 do 500 mld USD, a uwzględniając zmiany w trendzie wartość ta może wzrosnąć do 550 mld USD globalnie. W przypadku krajowej branży również widać obiecującą perspektywę wzrostu. Chociaż pandemia dotkliwie ograniczyła korzystanie z mikromobilności, to operatorzy współdzielonych pojazdów postawili na rozwój sieci w tym czasie. Liczba miast z siecią elektrycznych hulajnóg wzrosła w 2020 r. z 9 do 39, podwajając również liczbę pojazdów. Prognoza na 2025 rok przewiduje wzrost liczby samych hulajnóg elektrycznych w sieciach miejskich z ok. 7 tys. pojazdów w 2019 r. do ponad 43 tys., pozwalając osiągnąć przychody na poziomie 580 mln zł względem 38 mln zł w 2019 r.

Przy próbach oszacowania wielkości rynku, warto zastanowić się nad potencjalną liczbą użytkowników. Mikromobilność mogłaby teoretycznie obejmować wszystkie podróże pasażerskie na odległość mniejszą niż 8 km, co stanowi 50-60% dzisiejszej całkowitej liczby przejazdów pasażerskich w miastach na świecie (w tym np. około 60% podróży samochodem). Rozwiązania mikromobilności mogłyby również pokryć ok. 20% podróży transportem publicznym, a także wszystkie dzisiejsze wycieczki na prywatnym rowerze, motorowerze, skuterze lub pieszo. Szacuje się jednak, że efektywnie mikromobilność będzie mogła przejąć ok. 8-15% tego teoretycznego rynku. Ograniczeniem jest nieprzydatność w określonych przypadkach (np. podczas zakupów), warunki pogodowe, niedopasowanie do wieku czy mniejsza obecność mikromobilności na obszarach wiejskich. Na przykładzie War-

szawy, można spodziewać się, że w perspektywie 2030 r. mikromobilność może osiągnąć poziom ok. 10-15% wszystkich przejazdów, co daje ponad 100 mln km rocznie.

Mikromobilność stanie się szybko jednym z istotnych elementów transportu miejskiego, dlatego warto pochylić się nad możliwością wprowadzenia dedykowanych ubezpieczeń. Nie jest to łatwy rynek. Z jednej strony charakteryzuje się wysokim odsetkiem wypadków. Na każdy milion przejazdów zdarza się ok. 50 groźnych wypadków, często wymagających hospitalizacji. Z drugiej zaś strony dotychczas brak było regulacji prawnych pozwalających obniżyć ryzyko wypadków. W ostatnich tygodniach w tym obszarze wykonano pierwszy krok. Rząd przyjął projekt ustawy, która ma uporządkować sytuację prawną urządzeń transportu osobistego i mikromobilności. Projekt m.in. ogranicza do 20 km/h dopuszczalną prędkość hulajnóg. Jazda po chodnikach będzie dozwolona tylko w niektórych przypadkach. Co więcej, na chodniku hulajnoga będzie musiała się poruszać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, a kierujący będzie miał obowiązek ustępowania mu pierwszeństwa. Nowy projekt nie reguluje kwestii ubezpieczeń, a wprowadzone regulacje nie wymagają stosowania kasków w trakcie korzystania z pojazdów mikromobilności. W momencie pisania artykułu projekt nie był jeszcze procedowany przez Senat, który potencjalnie może podjąć próbę rozszerzenia regulacji. Jednak rosnący potencjał rynku mikromobilności w połączeniu z pierwszymi regulacjami mogą stanowić zachętę do głębszej analizy możliwości stworzenia dedykowanych produktów ubezpieczeniowych. □

Potencjalna zmiana struktury korzystania ze środków transportu w Warszawie



Źródło: Analiza McKinsey.

1. Dane na podstawie: http://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2019/04/Transport-i-mobilnosc-miejska_raport_o_stanie_polskich_miast_Gadziński_Goras_OPM-IRMIR.pdf.

2. Prognoza przy założeniu proporcji przejęcia pasażerokilometrów przez mikromobilność w oparciu o analizy McKinsey dla miasta Monachium (2019): 20-30% pochodzi z ruchu pieszego i indywidualny rowerów, 30-35% transportu publicznego, 30-40% transportu indywidualnego.