



Ciekawi świata. Mobilni w życiu.

Rower w gospodarce i w życiu.

Rynek, przemysł i rola społeczna jednoślada





Autorzy:

Krzysztof Mrówczyński, Piotr Bartkiewicz, Paweł Kowalski

Spis treści

4

Wstęp

6

W którą stronę podąża rynek rowerowy? Świat, Europa, Polska

24

Bike sharing: Katalizator popytu na rowery w Polsce?

30

Polska branża rowerowa w trudnym otoczeniu konkurencyjnym

38

Dlaczego rower ma sens?



Wstęp

Rower jest jednym z podstawowych elementów wyposażenia współczesnego gospodarstwa domowego – potrafi nim jeździć niemal każdy Polak, w 2/3 domów znajduje się przynajmniej jeden rower a regularnie korzysta z niego większa część dorosłych. Jednocześnie, choć historia rowerów liczy sobie przynajmniej 150 lat, rynek rowerowy jest dla ekonomisty ciekawy. Rowery są przede wszystkim dobrami trwałymi i tym samym dzielą wiele trendów oraz bolączek z innymi produktami trwałego użytku. Ich sprzedaż i produkcja pozostają wrażliwe na koniunkturę w gospodarce, nastroje konsumentów, problemy niedo- i przeinwestowania po stronie producentów oraz konkurencję kosztową i technologiczną ze strony zagranicznych rywali.

Historia ostatnich lat jest doskonałą ilustracją tego stanu rzeczy – w okresie pandemii producenci i sprzedawcy rowerów byli beneficjentami wzrostu popytu na dobra trwałe, w tym te służące rekreacji i uprawianiu sportu na świeżym powietrzu. To wówczas zanotowano największy wzrost sprzedaży a jej poziom ustanowił rekordy. Odpłynięcie tego popytowego tsunami i spowolnienie gospodarcze na wielu kluczowych rynkach (zwłaszcza w Europie) przyczyniły się do spadku sprzedaży i przychodów firm działających w tej branży.

Nie myślimy o Polakach jako o narodzie rowerowym – całkiem niesłusznie. W nowym raporcie pokazujemy, że Polska jest krajem, w którym rower jest popularny. Polska nie jest w ścisłej czołówce, ale wolumen i wartość sprzedaży rowerów plasują ją, odpowiednio, w połowie drugiej i pod koniec pierwszej światowej dziesiątki. Odsetek regularnie jeżdżących jest również większy niż średnia UE. Wbrew pozorom, klimat i geografia sprzyjają w Polsce rowerowi jako środkowi transportu i rekreacji. Pozwalają również na zbudowanie zróżnicowanego rynku wewnętrznego, w którym nie dominuje żaden z segmentów.

Rewolucja elektromobilności, o której najczęściej pisze się w kontekście branży samochodowej, zmienia również oblicze branży rowerowej. W Chinach $\frac{3}{4}$ nowych rowerów to rowery elektryczne, w wielu państwach UE (Niemcy, Austria, Benelux) ich udział w rynku przekroczył już 50%. Ze względu na dużo wyższą cenę jednostkową ten segment odpowiada już za większość przychodów. Adopcja rowerów elektrycznych wciąż postępuje i nie widać oznak jej wyhamowania. W Polsce już co czwarty sprzedawany rower ma napęd elektryczny, a 60% wydatków przypada właśnie na e-rowery. Obecnie to one pozwalają branży na kontynuację

wzrostu i stanowią najbardziej perspektywiczny produkt.

Sukces roweru bierze się z jego prostoty i niesłychanej efektywności – w świecie zwierząt i maszyn nie znajdziemy nikogo (lub niczego), komu pokonanie tego samego dystansu zajmie mniej kalorii niż człowiekowi na rowerze. Jego wydajność i stosunkowo niewielkie wymagania, jeśli chodzi o infrastrukturę i organizację – wystarczy wsiąść na rower i jechać przed siebie! – sprawiają, że rower ma sens jako środek transportu i jako sposób spędzania wolnego czasu.

W obydwu rolach rower jest też, jak pokazują dane, bardzo egalitarny. W Polsce korzystanie z roweru łączy wszystkie grupy społeczne i wiekowe, mieszkańców metropolii, małych miast i wsi. W ostatnich dekadach, pomimo znaczącego wzrostu liczby samochodów i motocykli oraz upowszechnienia innych sportów, popularność roweru w Polsce systematycznie rośnie. Wzrosła również świadomość Polaków w zakresie zdrowotnych korzyści z uprawiania sportu i rekreacji ruchowej. Można spodziewać się, że pozwoli to zniwelować część skutków starzenia się populacji, wydłużyć czas życia w zdrowiu i zmniejszyć częstość występowania chorób przewlekłych i cywilizacyjnych.

The background of the entire page is a lush green field of grass. Scattered across the field are numerous 3D silhouettes of bicycles. The silhouettes are rendered in a vibrant green color with a slight gradient, giving them a three-dimensional appearance. They are positioned at various angles and distances, creating a sense of depth and movement. The lighting is bright, casting soft shadows on the grass.

1 W którą stronę podąża rynek rowerowy? Świat, Europa, Polska

Pandemiczny impuls, który wzniosł światowy rynek na inny poziom

Globalny rynek rowerowy, po kilkuletnim okresie stabilnego, ale jednak powolnego wzrostu, wszedł w dekadę lat 20. XXI wieku z olbrzymim impetem wywołanym przez pandemię COVID-19. Jak pokazują dane Statista Market Insights, w 2020 roku sprzedaż rowerów na świecie wzrosła skokowo – zarówno w ujęciu ilościowym, jak i wartościowym. Jednoślady stały się odpowiedzią na ograniczenia transportowe, potrzebę bezpiecznego przemieszczania się i rosnącą troskę o zdrowie.

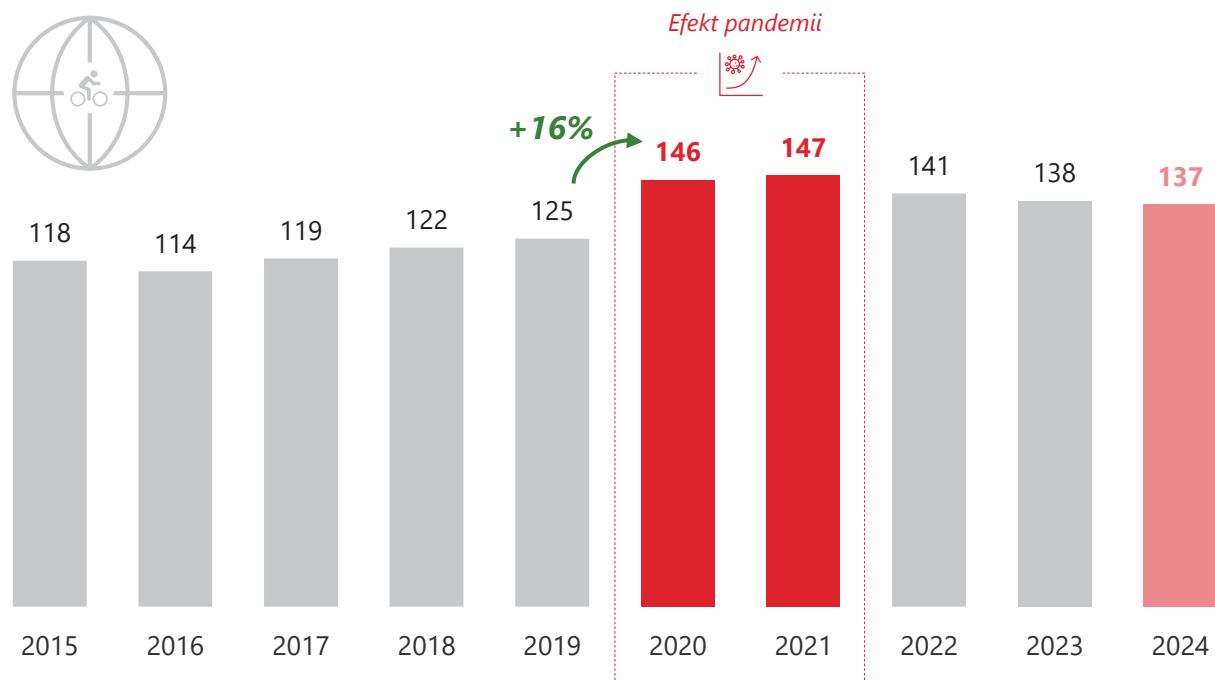
Co istotne, po ustąpieniu pandemicznego szoku popyt nie wrócił do wcześniejszego poziomu. Wolumen sprzedaży, po wzroście o 16% między 2019

a 2020 rokiem, w ostatnich latach wykazywał wprawdzie delikatną tendencję spadkową, ale pozostał wyraźnie powyżej odczytów z drugiej połowy ubiegłej dekady.

Jeszcze trwalsza okazała się zmiana wartości rynku. Globalne przychody ze sprzedaży rowerów wzrosły w pandemii znacznie silniej niż sama liczba sprzedanych sztuk (tylko między 2019 a 2020 rokiem aż o 42% i o kolejne 9% w roku 2021), a po ustaniu kryzysu pandemicznego w ogóle nie doszło do ich spadku. Rozwój rynku wszedł bowiem w nową fazę, w której coraz większą rolę odgrywa cena, jakość i technologia, a nie wyłącznie wolumen.

W okresie COVID-19 globalna sprzedaż rowerów odnotowała skokowy wzrost. Od tego czasu zmalała jedynie nieznacznie.

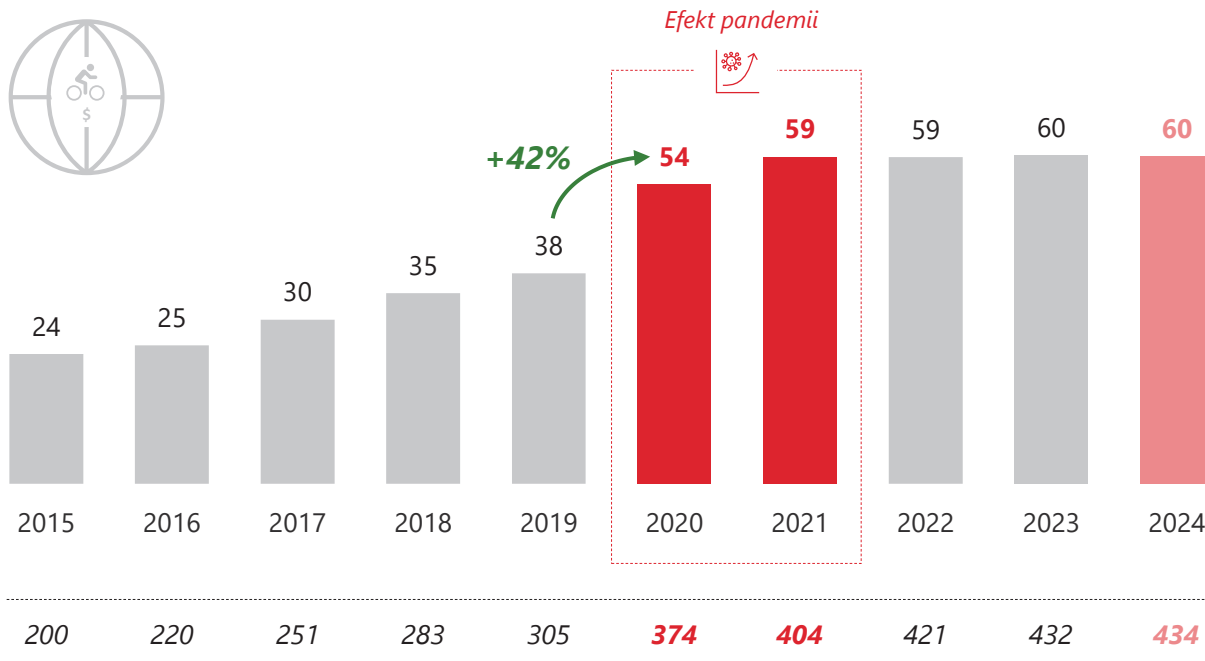
Wolumen sprzedaży rowerów¹ na świecie (mln sztuk)



¹ Łącznie rowerów tradycyjnych i elektrycznych
 Źródło: Statista Market Insights

W ujęciu wartościowym wzrost rynku między 2019 a 2020 rokiem był nawet silniejszy, a rosnące ceny jednostkowe zapobiegły jego późniejszemu regresowi.

Wartość sprzedaży rowerów¹ na świecie (mld dolarów)



 Średnia cena (w dolarach)

¹ Łącznie rowerów tradycyjnych i elektrycznych
Źródło: Statista Market Insights

 PEKAO BIKE EXPO

 **+42%**

Pomiędzy 2019 a 2024 rokiem średnia cena roweru sprzedawanego na świecie wzrosła o kilkadziesiąt procent

Jednym z kluczowych trendów ostatnich lat jest systematyczny wzrost średniej ceny sprzedawanych rowerów. Odzwierciedla on nie tylko rosnące koszty produkcji (materiały i praca), ale też coraz wyższy poziom ich zaawansowania oraz zmieniające się preferencje konsumentów.

W skali globalnej oznacza to przesunięcie popytu w stronę modeli markowych i o wyższych parametrach technicznych – lepiej wyposażonych, lżejszych, a coraz częściej także posiadających napędy elektryczne. Zmiany te powodują, że rower coraz

częściej traktowany jest jako pełnoprawny środek transportu lub produkt lifestyle'owy, a nie jedynie tani sprzęt rekreacyjny. Wraz z rosnącą zamożnością konsumentów, są oni skłonni inwestować większe sumy w rozwój swoich pasji – także tych sportowych. Nabywając rower wielu z nich sięga po bardziej specjalistyczny sprzęt, niekiedy nawet kilkakrotnie droższy od tego posiadanego w przeszłości.

Europejski rynek rowerowy jest w głębokim odwrocie...

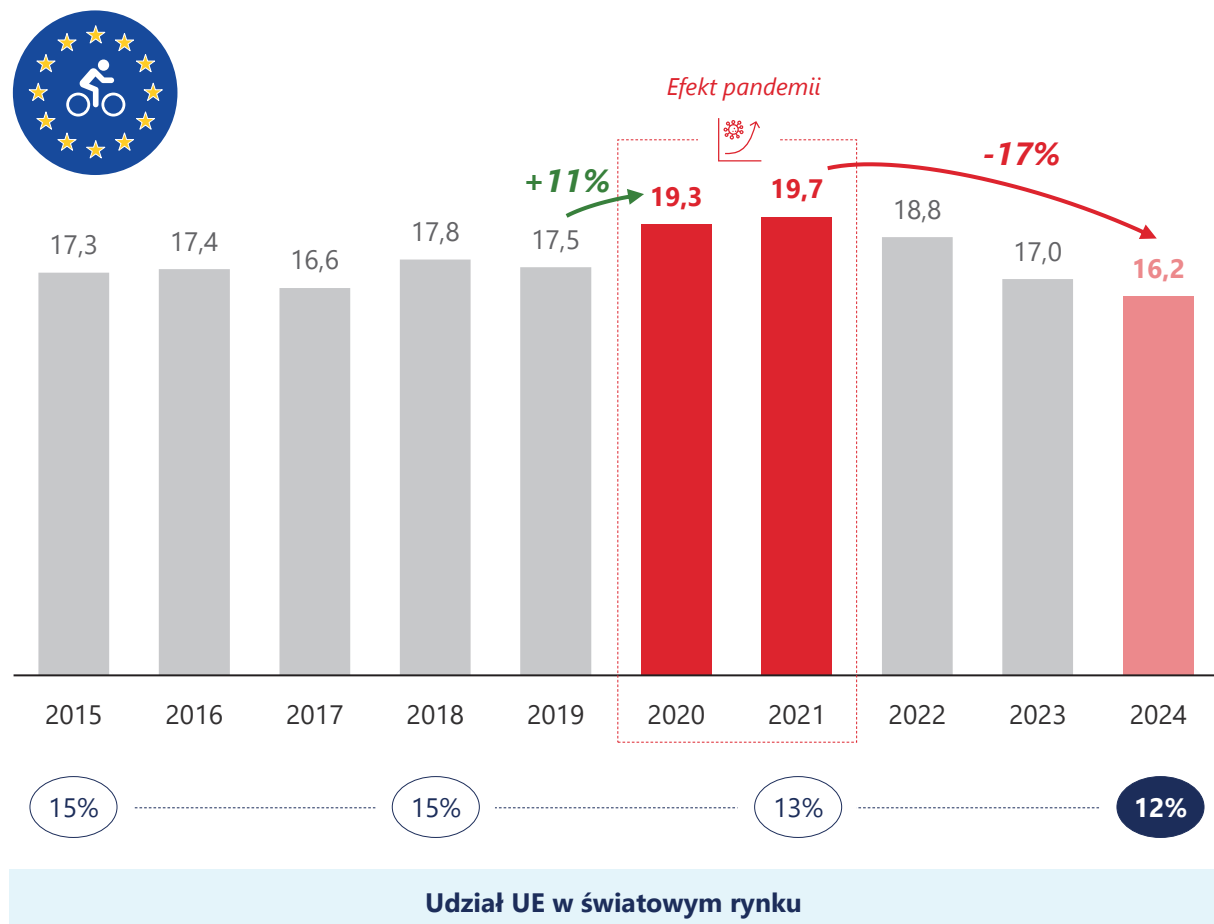
Na tle reszty świata Unia Europejska radziła sobie w ostatnich latach wyraźnie gorzej, tracąc na znaczeniu zwłaszcza pod względem ilościowej sprzedaży rowerów. W okresie „covidowej gorączki zakupowej” jej wzrost był słabszy niż globalnie (+11% r/r w 2020 roku), a w latach 2022–2024 notowała ona silny spadek (łącznie o blisko 1/5), w efekcie którego obniżyła się ona poniżej poziomów z drugiej połowy poprzedniej dekady. Tendencja ta kontrastowała zwłaszcza z sytuacją na dużych

rynkach azjatyckich, które uniknęły silniejszej korekty sprzedaży po pandemicznym boomie.

Silniejszy spadek popytu w UE można tłumaczyć kilkoma nakładającymi się czynnikami. Po pierwsze, unijny rynek był już przed pandemią rynkiem dojrzałym i silnie nasyconym, z wysoką liczbą rowerów przypadających na gospodarstwo domowe. Po drugie, lata 2022–2024 przyniosły w Europie wyraźne pogorszenie nastrojów konsumenckich, związane z wy-

Słabszy wzrost w pandemii, regres w ostatnich latach: Unia Europejska traci udziały w światowym rynku rowerowym.

Wolumen sprzedaży rowerów¹ w Unii Europejskiej (mln sztuk)



¹ Łącznie rowerów tradycyjnych i elektrycznych
 Źródło: Statista Market Insights

soką inflacją, wzrostem kosztów energii oraz spowolnieniem gospodarczym, co szczególnie uderzyło w wydatki na dobra trwałe. Po trzecie, część popytu

z lat pandemii miała charakter przyspieszony – zakupy dokonane „na zapas” istotnie ograniczyły potrzebę wymiany sprzętu w kolejnych latach.

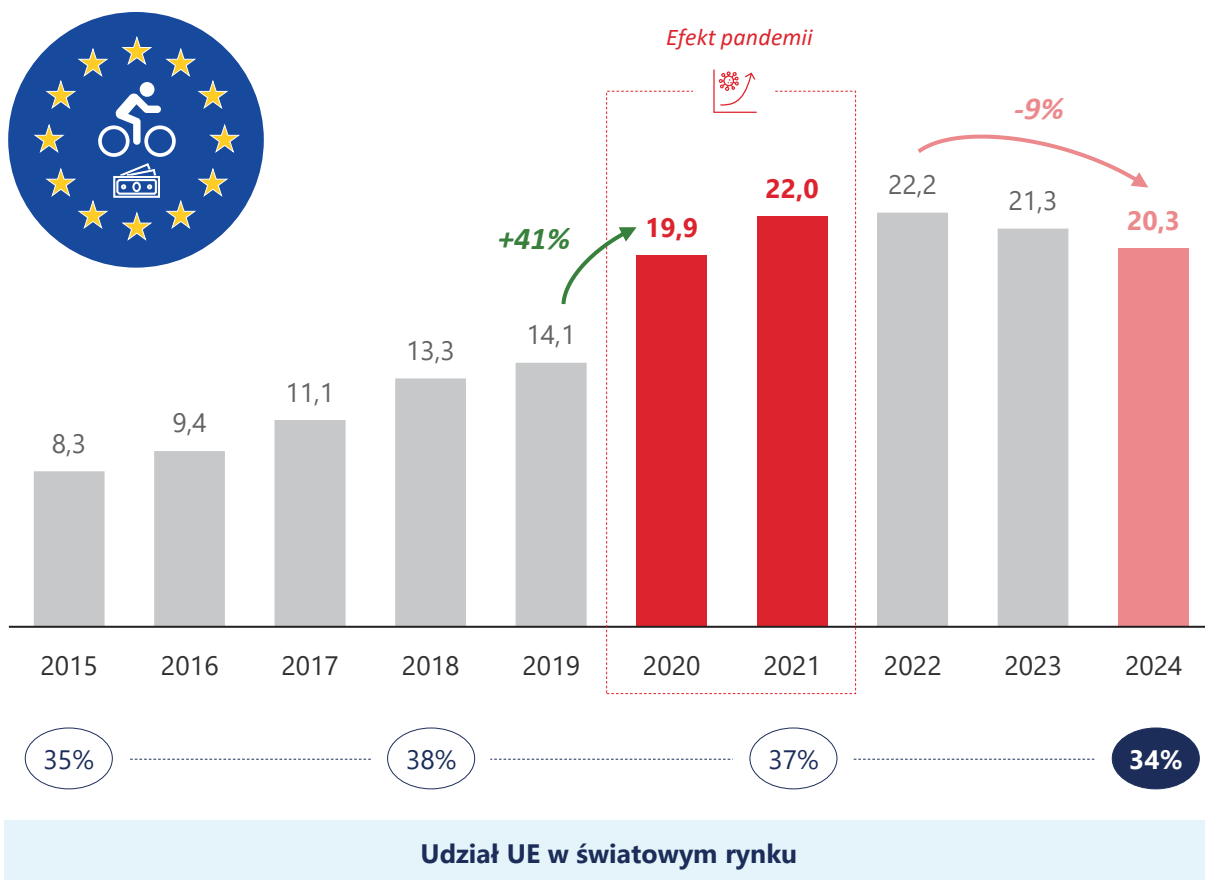
...choć nadal lideruje w wymiarze przychodowym

Spadek roli unijnego rynku w ujęciu ilościowym nie oznacza jednak jego marginalizacji jako wiodącego źródła przychodów firm rowerowych. Podczas gdy w krajach Wspólnoty swojego nabywcę znajduje zaledwie co ósmy rower sprzedawany na świecie, wciąż odpowiadają one

za ponad 1/3 łącznych obrotów globalnej branży. Także i w tym wymiarze ostatnie lata przyniosły jednak lekką tendencję spadkową względem rekordowego okresu pandemicznego (-9% pomiędzy 2022 a 2024 rokiem, w okolice poziomu z pierwszego roku pandemii).

W ujęciu wartościowym Europa wciąż pozostaje najważniejszym rynkiem rowerowym na świecie

Wartość sprzedaży rowerów¹ w Unii Europejskiej (mld dolarów)



¹ Łącznie rowerów tradycyjnych i elektrycznych
Źródło: Statista Market Insights

Europejczycy stawiają coraz bardziej na jakość, a nie ilość

Silna dysproporcja pomiędzy udziałem ilościowym i wartościowym Unii Europejskiej oznacza nic innego jak to, że przeciętny jednoślad sprzedawany na Starym Kontynencie jest kilkakrotnie droższy niż na rozwijających się rynkach azjatyckich, w Ameryce Południowej czy nawet na zamożnym rynku północnoamerykańskim. Średnia cena sprzedaży roweru w UE w 2024 roku przekraczała według szacunków Statista Market Insights 1 200 dolarów, wobec zaledwie ok. 430 dolarów w skali świata.

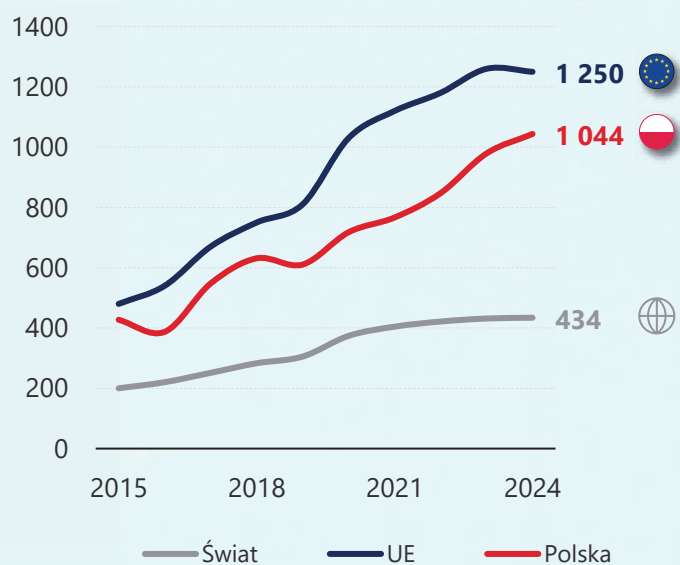
Europa stała się rynkiem produktów zaawansowanych technologicznie, wyspecjalizowanych i często premium. Kluczową rolę odgrywa wysoka penetracja

rowerów elektrycznych, które są wielokrotnie droższe od modeli tradycyjnych, a jednocześnie trafiają do grup konsumentów o wyższej sile nabywczej. Europejscy klienci częściej niż ich odpowiednicy z innych regionów świata wybierają jednak również rowery wyspecjalizowane - miejskie, trekkingowe, cargo czy sportowe - kosztem prostych modeli rekreacyjnych.

Warto dodać, że za ogólnym trendem szybko rosnącej średniej ceny sprzedaży rowerów w UE podąża także polski rynek. W 2024 roku przeciętny koszt nabywanego nad Wisłą jednośladu przekraczał 1 000 dolarów i jedynie nieznacznie ustępował temu ponoszonemu w Europie Zachodniej.

Europa to rynek konsumenta zamożnego. Jednoślady nabywane w UE są średnio kilkakrotnie droższe niż w innych regionach świata.

Przeciętna cena sprzedaży roweru (w dolarach) - Unia Europejska i Polska na tle średniej światowej



Źródło: Statista Market Insights

**Polski rynek rowerowy:
przynależność do
światowych liderów,
rosnące nasycenie**

Na mapie globalnego rynku rowerowego Polska wyróżnia się bardzo pozytywnie, zwłaszcza na tle jej potencjału ludnościowego. Pod względem wielkości populacji nasz kraj plasuje się pod koniec czwartej dziesiątki na świecie, podczas gdy w rankingach sprzedaży nowych rowerów zajmuje miejsce w połowie drugiej dziesiątki. W 2024 roku Polska, z wynikiem około 1,2 mln sztuk, była 14. największym rynkiem na świecie, wyprzedzając wiele znacznie większych od siebie krajów (w samej Europie pozostawiając w tyle m.in. Hiszpanię czy kilkakrotnie większą Rosję).

Podobnie wygląda sytuacja pod względem wartościowym. Łączne obroty polskiego rynku na poziomie około 1,3 mld dolarów (a więc niecałych 5 mld złotych) uplasowały Polskę pod koniec

pierwszej dziesiątki największych rynków rowerowych globu, czyli wyraźnie powyżej jej potencjału ekonomicznego (dwudziesta największa gospodarka świata). W tym wymiarze wyprzedziliśmy m.in. Włochy, Wielką Brytanię czy Kanadę. Na jednoślady wydajemy jednocześnie więcej niż nieporównywalnie większe ludnościowo Brazylią, Meksyk czy Indonezją.

Statystyki te pokazują, że rower w Polsce pełni jako dobro trwałe wyraźnie ponadprzeciętną rolę. Nie jest to rynek peryferyjny ani niszowy, lecz już teraz jeden z największych rynków konsumpcyjnych w skali globalnej, a zwłaszcza europejskiej (Polska zajmuje piąte miejsce pod względem wartości sprzedaży na Starym Kontynencie - ustępując jedynie Niemcom, Francji, Holandii oraz Hiszpanii).

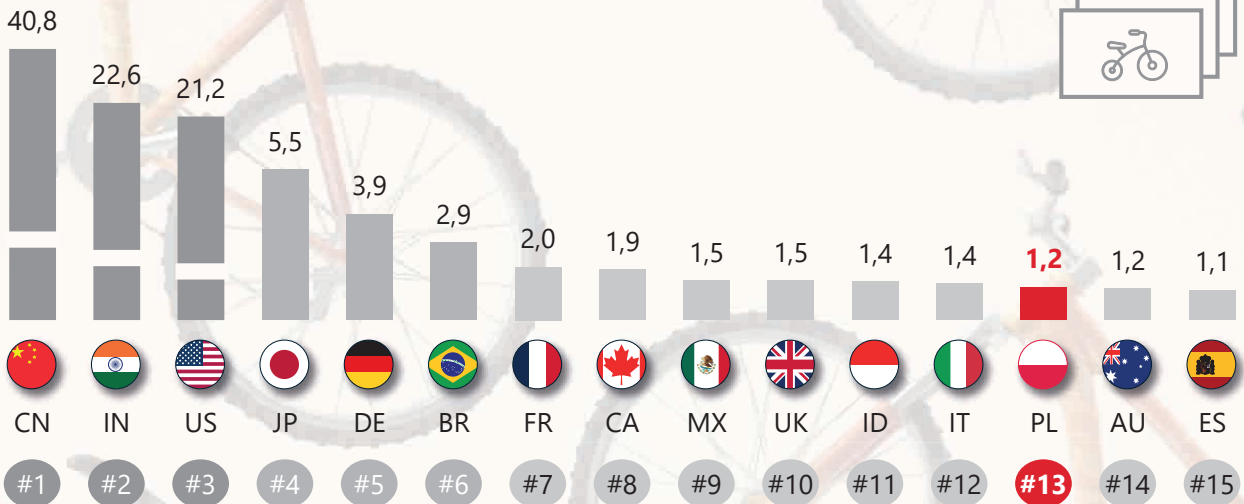




Polska w światowej czołówce rowerowych rynków świata

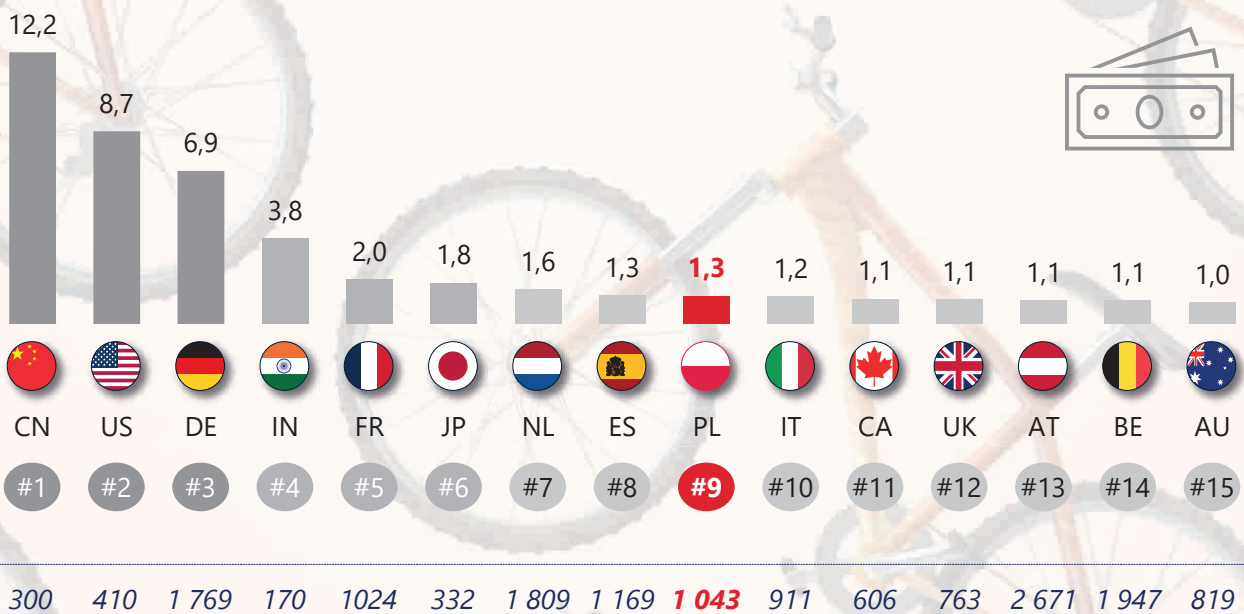
Nasz kraj zajmuje 13. lokatę na świecie pod względem wolumenu sprzedaży nowych rowerów...

Liczba sprzedanych rowerów¹ w 2024 roku (mln sztuk)



...wysoka średnia cena sprzedawanych jednośladów sprawia jednak, że pod względem wartości rynku Polska plasuje się pod koniec pierwszej dziesiątki.

Wartość sprzedaży rowerów¹ w 2024 roku (mld dolarów)



 Średnia cena (w dolarach)

¹ Łącznie tradycyjnych i elektrycznych
Źródło: Statista Market Insights

 **PEKAO BIKE EXPO**

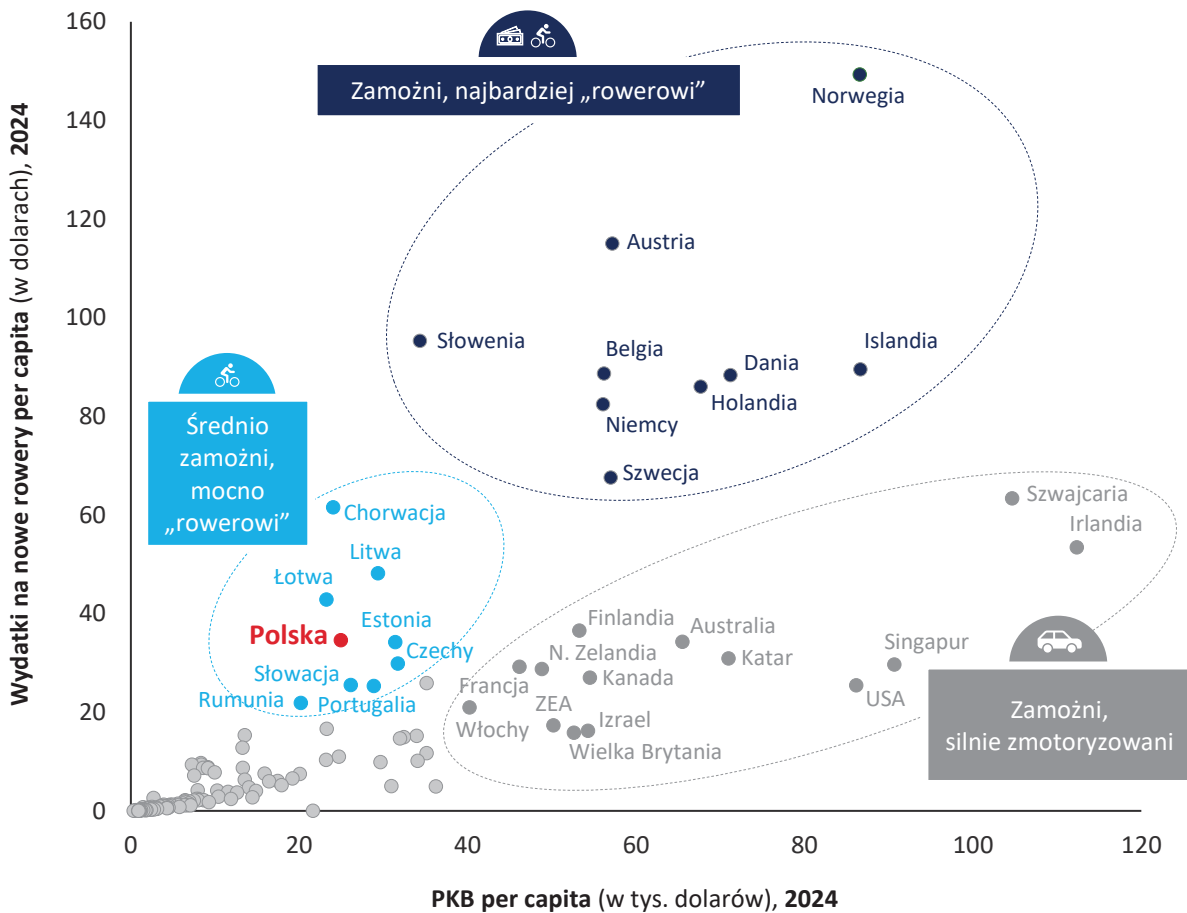
Pod względem wydatków per capita na rowery sprzedajemy część lepiej rozwiniętych państw zachodnich, w tym m.in. Francję, Włochy, Hiszpanię czy Wielką Brytanię. Na jednoślady wydajemy także przeciętnie więcej niż Amerykanie.

Popularność rowerów w danym kraju jest wypadkową wielu czynników - zarówno zamożności społeczeństwa, jak i czynników pozaekonomicznych, w tym m.in. uwarunkowań kulturowych czy klimatycznych. Fakt ten tłumaczy m.in. spore zróżnicowanie wydatków per capita na rowery w najbogatszych państwach świata (wśród nich wyróżnić można te wybitnie „rowerowe”, jak np. kraje nordyckie, jak również te stawiające zdecydowanie mocniej na inne środki lokomocji, zwłaszcza samochody - np. kraje anglosaskie

czy Bliskiego Wschodu). Polska wraz z innymi krajami regionu zalicza się do tych średnio zamożnych gospodarek, które wykazują wyraźnie ponadprzeciętne - jak na poziom uzyskiwanych dochodów ludności - wydatki na rowery. Może to świadczyć o specyficznym charakterze popytu: rower jest w Polsce nie tylko dobrem rekreacyjnym, lecz także praktycznym środkiem transportu, elementem codziennej mobilności oraz ważnym składnikiem stylu życia. Jednoślady konkurują z innymi kategoriami dóbr

Polacy zaliczają się do narodowości wydających na rowery ponadprzeciętnie dużo w relacji do dochodów

Wydatki na nowe rowery w przeliczeniu na 1 mieszkańca na tle PKB per capita



Źródło: Statista, MFW, Analizy Pekao

trwałych, co znajduje również odbicie w wysokim odsetku gospodarstw domowych posiada-

jących rower – porównywalnym z poziomem nasycenia w krajach Europy Zachodniej.

Zróznicowane preferencje rowerowe Europejczyków, Polacy bez wyraźnego faworyta

Rynki krajów członkowskich UE cechuje różna popularność poszczególnych kategorii rowerów, uwarunkowana m.in. czynnikami naturalnymi, demograficznymi czy kulturowymi (np. rzeźba terenu, stopień urbanizacji, główna funkcja roweru w świadomości użytkowników). W Holandii i Niemczech dominuje sprzedaż rowerów typowo miejskich (w tym pierwszym kraju odpowiadają one za ponad 2/3 rynku). W wielu krajach alpejskich (np. Austrii, Francji,

Włoszech, Słowenii) za największą część sprzedaży odpowiadają rowery górskie. Z kolei konsumenci w Hiszpanii czy krajach nordyckich w większym stopniu skłaniają się ku rowerom specjalistycznym. Tymczasem w Polsce struktura rynku jest pod tym względem bardzo zrównoważona i trudno jest wskazać jedną kategorię produktową wyraźnie dominującą nad pozostałymi. Największą, odpowiadającą w 2024 roku za około 36% sprzedaży, są rowery górskie.



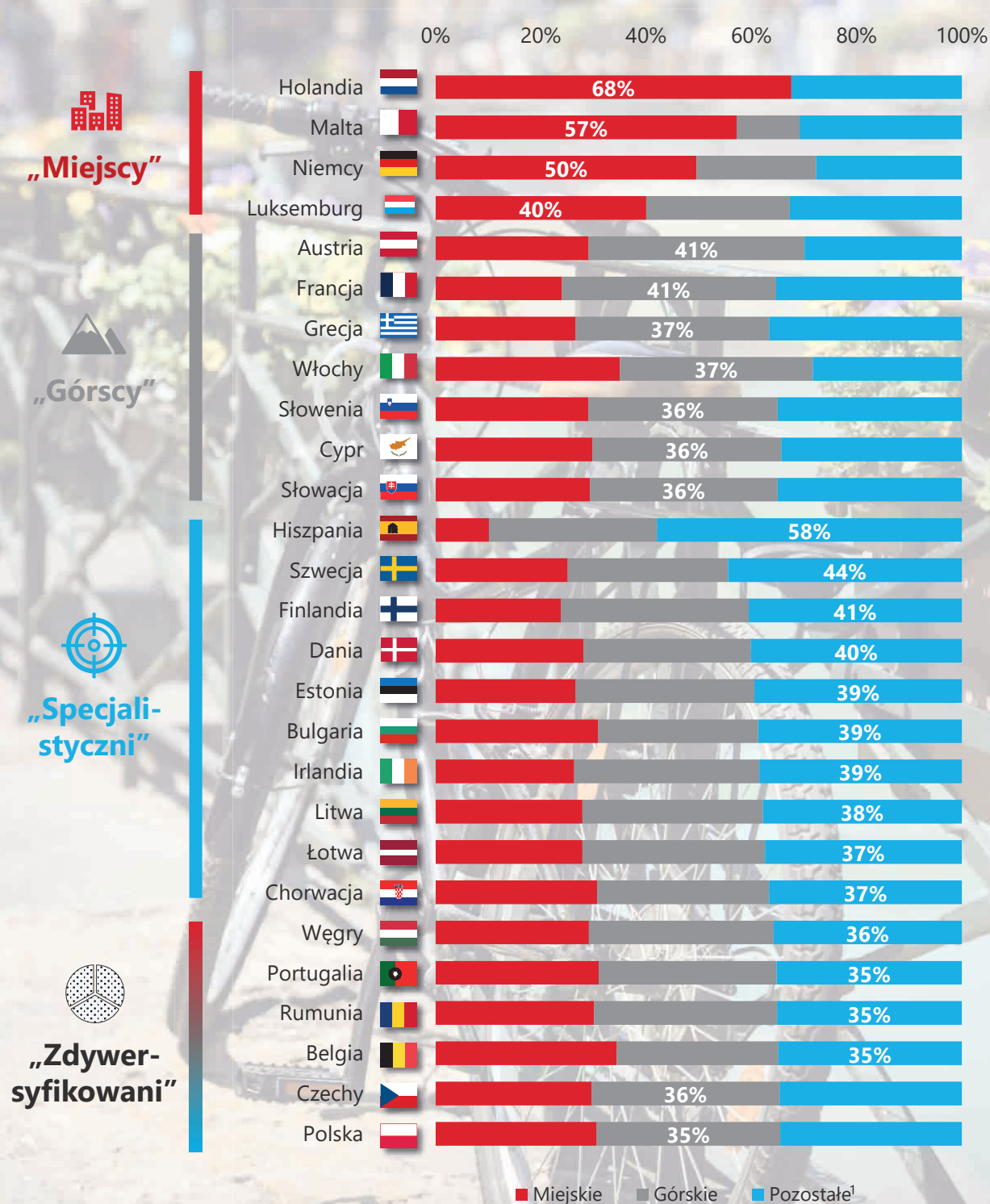
Jako wierny fan sportów rowerowych – zarówno w wydaniu rekreacyjnym, jak i bardziej profesjonalnym – z pełnym przekonaniem podpisuję się pod tym, że rower to świetny i łatwo dostępny sposób na aktywne spędzanie czasu. Jeżdżę na rowerze od wielu lat i wiem, jak ogromną daje to energię, satysfakcję i radość. Chcemy wspierać wszystkich, którzy wybierają aktywność, zdrowie i nowoczesne formy mobilności. Obecność Banku Pekao na BIKE EXPO to kolejny krok w rozwijaniu naszych inicjatyw promujących aktywny styl życia.

Błażej Szczecki
Wiceprezes Zarządu,
Bank Pekao S.A.



Jakimi jednośladami jeżdżą Europejczycy?

Struktura sprzedaży rowerów według przeznaczenia, 2024



¹ w tym: rowery dziecięce, użytkowe, wyścigowe, inne
Źródło: Statista Market Insights, Analizy Pekao

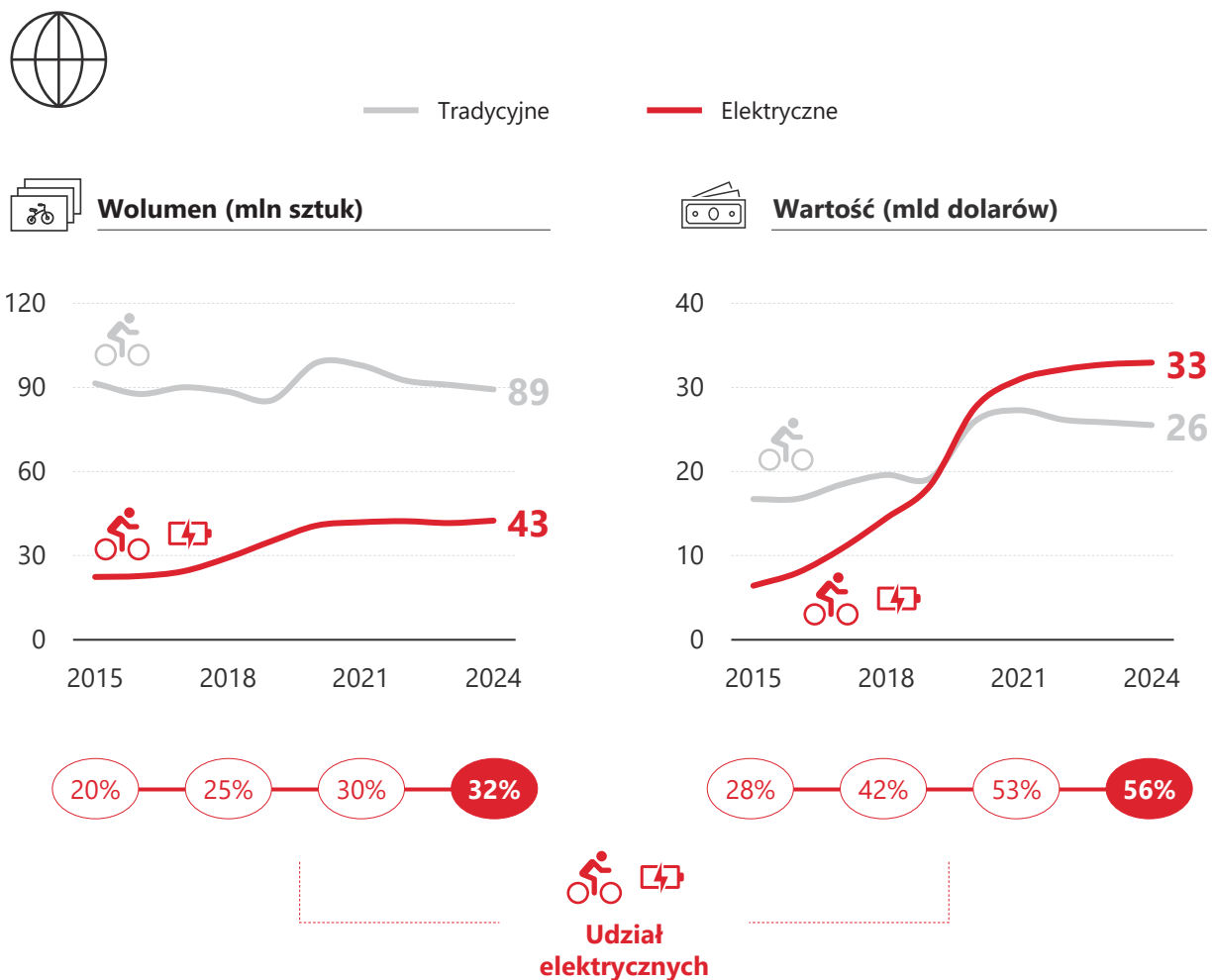
Elektryczna rewolucja. Jak jednoślady z napędem podbijają świat?

Globalny rynek rowerowy przechodzi obecnie przełomowe zmiany. Jego rozwój napędzany jest przez dynamicznie rosnący popyt na rowery elektryczne, które wypierają tradycyjne jednoślady. Od 2015 roku ich ilościowa światowa sprzedaż uległa podwojeniu, podczas gdy segment rowerów bez napędu stoi praktycznie w miejscu. Udział „elektryków” w liczbie sprzedawanych globalnie jed-

nośladów wzrósł w tym czasie z 20 do 32 procent. Jeszcze efektywniej wygląda ekspansja e-rowerów w ujęciu wartościowym - pomiędzy 2015 a 2024 rokiem przychody z ich sprzedaży wzrosły pięciokrotnie, a udział w globalnym rynku rowerowym uległ podwojeniu. W efekcie już teraz rowery elektryczne odpowiadają za ponad połowę obrotów generowanych ze sprzedaży jednośladów.

Ekspansja „elektryków”: na świecie rowery z napędem odpowiadają już za blisko 1/3 wolumenu sprzedaży oraz ponad połowę jej wartości

Wolumen i wartość sprzedaży rowerów na świecie w podziale na rowery tradycyjne i elektryczne



Źródło: Statista Market Insights

W Europie sprzedaż „elektryków” ratuje rynek rowerowy przed silniejszym załamaniem

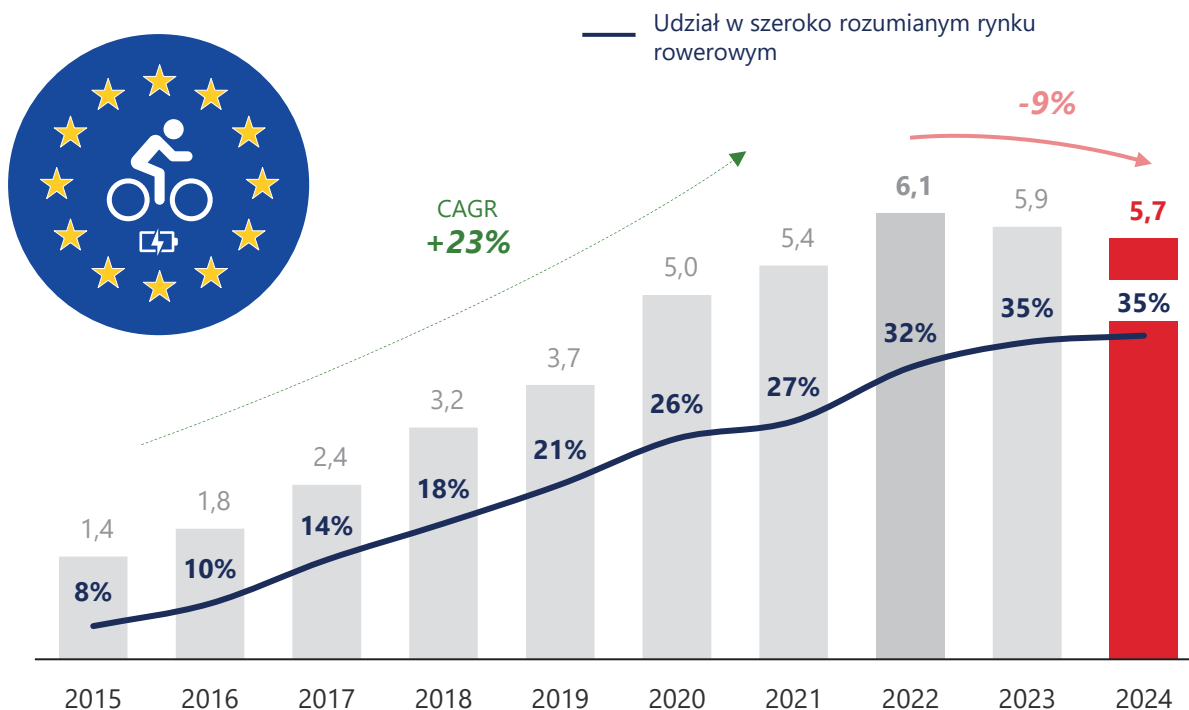
Rosnący popyt na rowery elektryczne stanowił w ostatnich latach główną siłę napędową zwłaszcza unijnego rynku. Po między 2015 a 2022 rokiem ich sprzedaż ilościowa w 27 krajach członkowskich rosła w średniorocznym tempie ponad 20%, a szczególnie wysokiej dynamiki nabrała ona w okresie pandemii COVID-19 (przy czym w samym 2020 roku wzrosła aż o około 1/3 r/r). Udział „elektryków” w unijnej sprzedaży rowerów wzrósł w tym czasie z zaledwie 8 do 32 procent.

Przypadające na lata 2023-2024 spowolnienie gospodarcze

w Europie ograniczyło budżety unijnych gospodarstw domowych i zwiększyło ich powściągliwość w wydatkach na dobra trwałe, w tym na relatywnie drogie rowery elektryczne. Sprzedaż ilościowa e-rowerów spadła w tym czasie łącznie o 9%, co było jednak i tak mniejszej skali załamaniem od tego odnotowanego w segmencie tradycyjnych jednośladów. W efekcie udział rowerów z napędem elektrycznym w całkowitym wolumenie sprzedaży unijnego rynku odnotował dalszy delikatny wzrost, do poziomu około 35 procent w 2024 roku.

Po 2015 roku sprzedaż rowerów elektrycznych w UE szybko rosła. Trend ten wyhamował dopiero pod wpływem spowolnienia gospodarczego.

Wolumen sprzedaży e-rowerów w Unii Europejskiej (mln sztuk)



Źródło: Statista Market Insights

Nawet silniejszy impuls wzrostowy dla unijnego rynku sprzedaż rowerów elektrycznych dawała w ostatnich latach w wymiarze przychodowym. Wartość sprzedaży jednośladów z e-napędem rosła od 2015 roku w tempie niemal 30% rocznie, według Statista Market Insights osiągając w 2022 roku swój dotychczas rekordowy poziom nieco ponad 15 mld dolarów. Z uwagi na utrzymujący się trend wzrostowy średniej ceny wyrobów regres przychodów w kolejnych dwóch latach był nieco słabszy niż sprzedaży ilościowej i wyniósł około 6%. W kilka lat rowery elektryczne stały się

tym samym głównym źródłem dochodów producentów i dystrybutorów rowerów na europejskim rynku. Ich udział w całkowitych obrotach branży rowerowej już w 2018 roku przebił symboliczną granicę 50%, by w 2024 roku osiągnąć 70%.

Pod tym względem tylko jeden rynek na świecie nie ma sobie równych i dystansuje nawet Unię Europejską. W Chinach, bo o nich mowa, aż 3 na 4 nowo nabywane rowery są bowiem wyposażone w napęd elektryczny, a przychody generowane z ich sprzedaży stanowią ponad



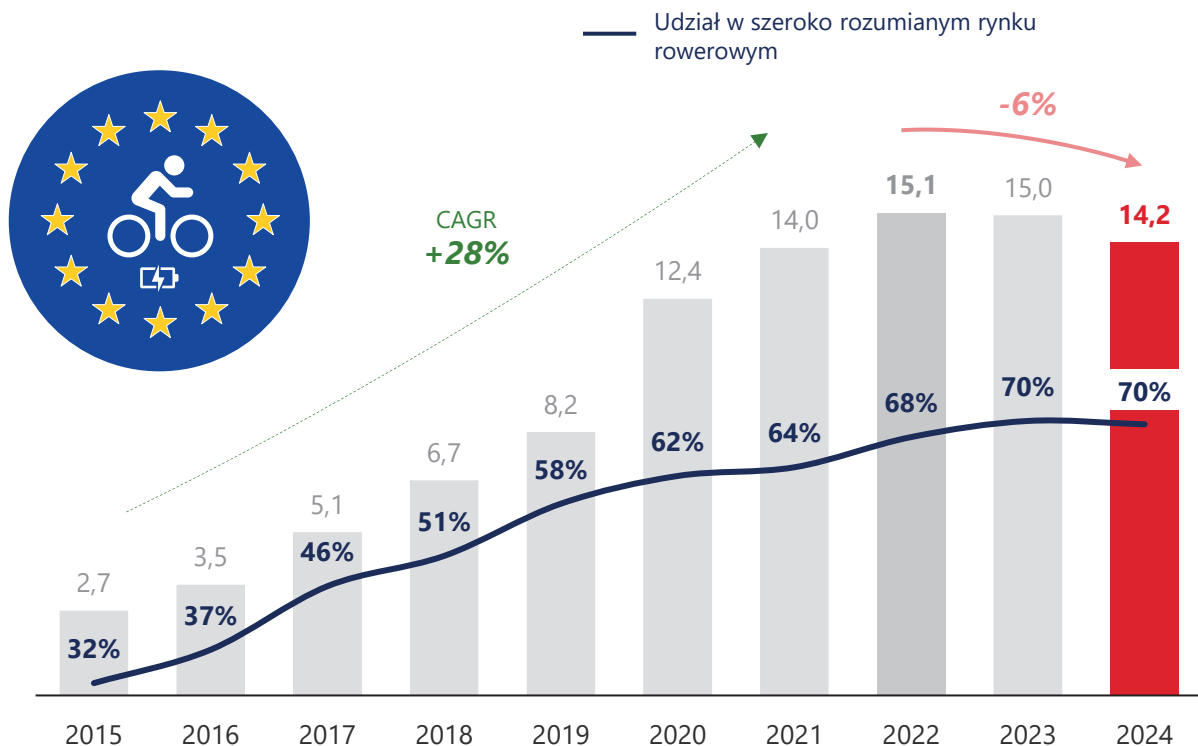
PEKAO BIKE EXPO



W 2024 roku „elektryki” odpowiadały już za **ponad 2/3 wartości unijnego rynku rowerowego**

Jeszcze silniejszy wzrost sprzedaży e-rowerów notowano w ujęciu wartościowym

Wartość sprzedaży rowerów elektrycznych w Unii Europejskiej (mld dolarów)



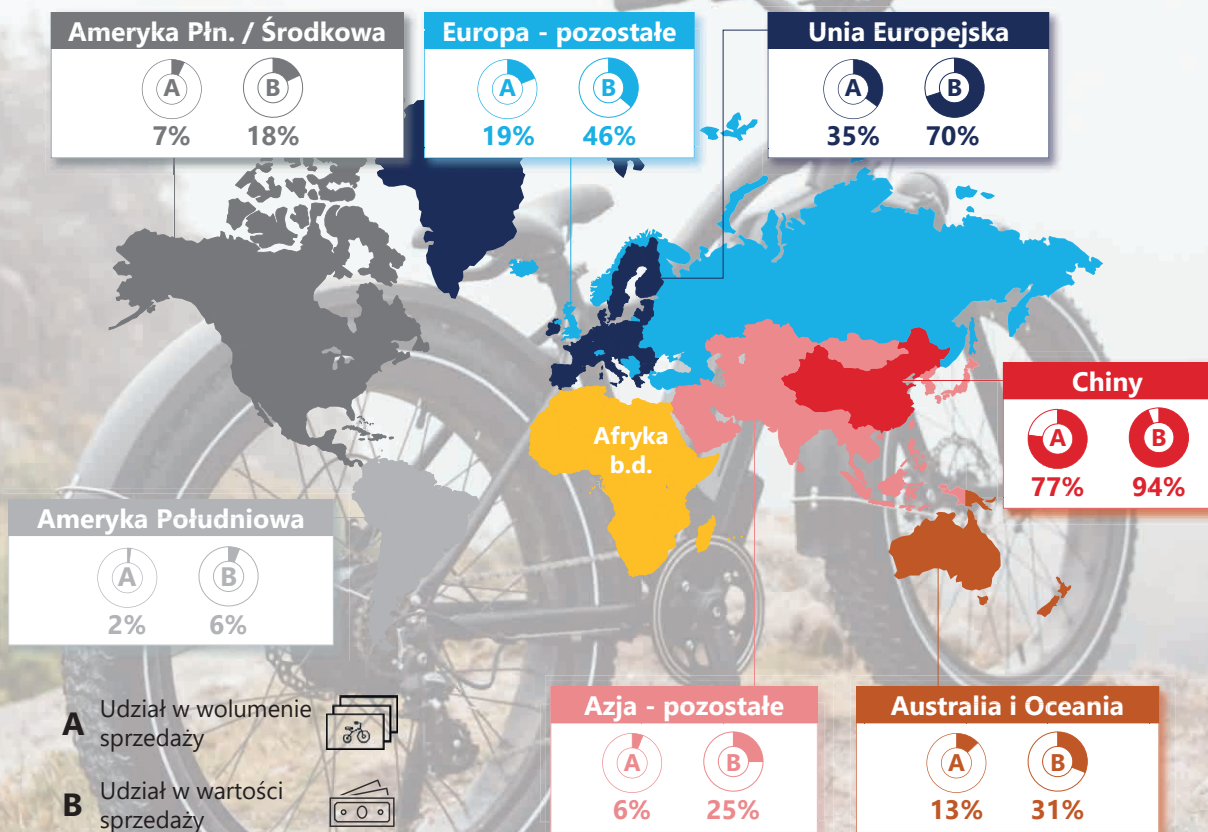
Źródło: Statista Market Insights

W innych regionach świata rowery elektryczne nie natrafiają już na tak podatny grunt. W innych krajach Europy odpowiadają one za niecałą połowę wartości rynku rowerowego oraz blisko 20% jego sprzedaży ilościowej. W Oceanii stanowią o blisko 1/3 łącznych obrotów rynku i kilkunastu procentach wolumenu sprzedaży. W krajach azjatyckich innych niż Chiny sprzedaż e-rowerów to tylko

około 1/4 całkowitych obrotów rynku. Mocno kontrastujące z danymi europejskimi są statystyki dotyczące rynku północnoamerykańskiego, gdzie udział „elektryków” w łącznych obrotach nie przekracza 20%. Rower przegrywa na nim z samochodami jako środek transportu, a służy w większym stopniu do celów sportowych (co tłumaczy utrzymujące się przywiązanie do tradycyjnych jednośladów).

Chiny są światowym fenomenem, jeśli chodzi o rolę „elektryków” w łącznej sprzedaży rowerów. Na wielu regionalnych rynkach to raczej wciąż nisza.

Udział e-rowerów w łącznej sprzedaży rowerów w poszczególnych regionach świata, 2024



Źródło: Statista Market Insights

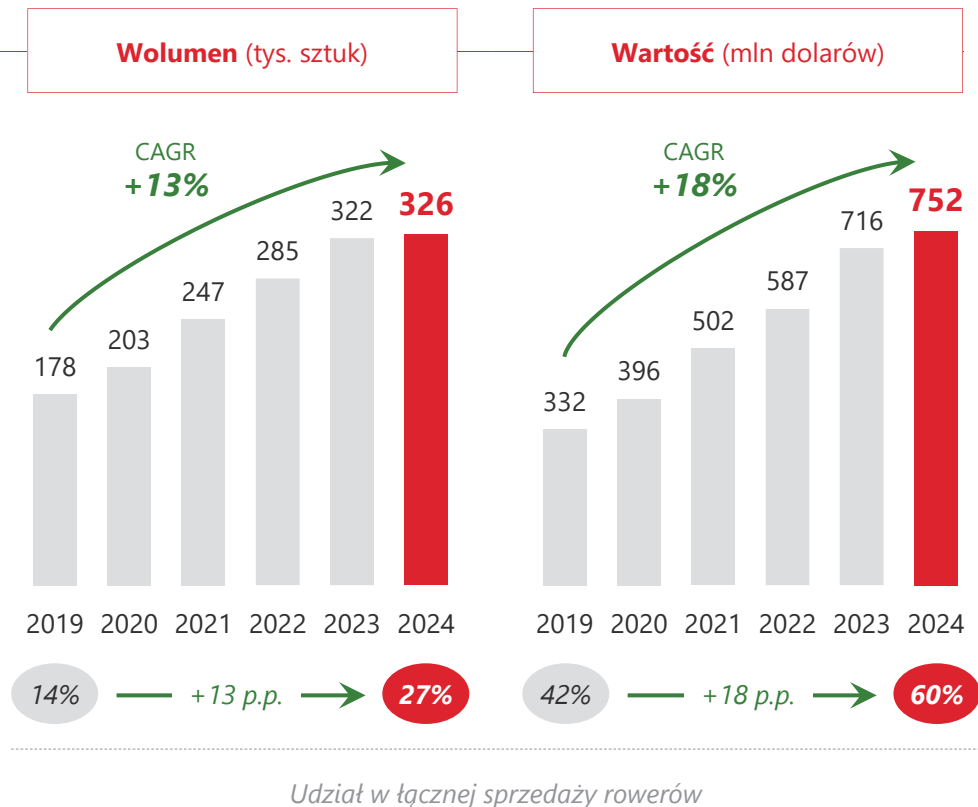
Boom na e-rowery nie omija również Polski

Sprzedaż e-rowerów nad Wisłą rozwijała się w ostatnich latach w dynamicznym tempie, choć nieco wolniejszym od tego notowanego na zamożniejszych rynkach zachodnioeuropejskich. Według Statista Market Insights w 2024 roku nabyto ponad 300 tys. nowych jednośladów z napędem elektrycznym, co stanowiło około 27% łącznej sprzedaży rynku rowerowego. Od 2019 roku wolumen sprzedaży rósł w średniorocznym tempie około 13%, a udział rowerów elektrycznych w całym rynku zwiększył się ponad dwukrotnie (z 13% w roku bazowym).

Tak jak w całej UE, wartościowo „elektryki” odpowiadają już za większą część polskiego rynku rowerowego. Po 2019 roku łączne obroty segmentu rosły w średniorocznym tempie około 18%, w 2024 roku osiągając nieco ponad 750 mln dolarów. Odpowiadało to około 60% całkowitej wartości polskiego rynku rowerowego. Oznacza to, że udział e-rowerów w obrotach całego rynku zwiększył się w przeciągu 5 lat o blisko 20 punktów procentowych. Poza tym inaczej niż w UE, segment ten nie odnotował po 2022 roku spadku sprzedaży.

Rynek e-rowerów rośnie w Polsce w tempie kilkunastu procent rocznie

Sprzedaż rowerów elektrycznych w Polsce w latach 2019-2024



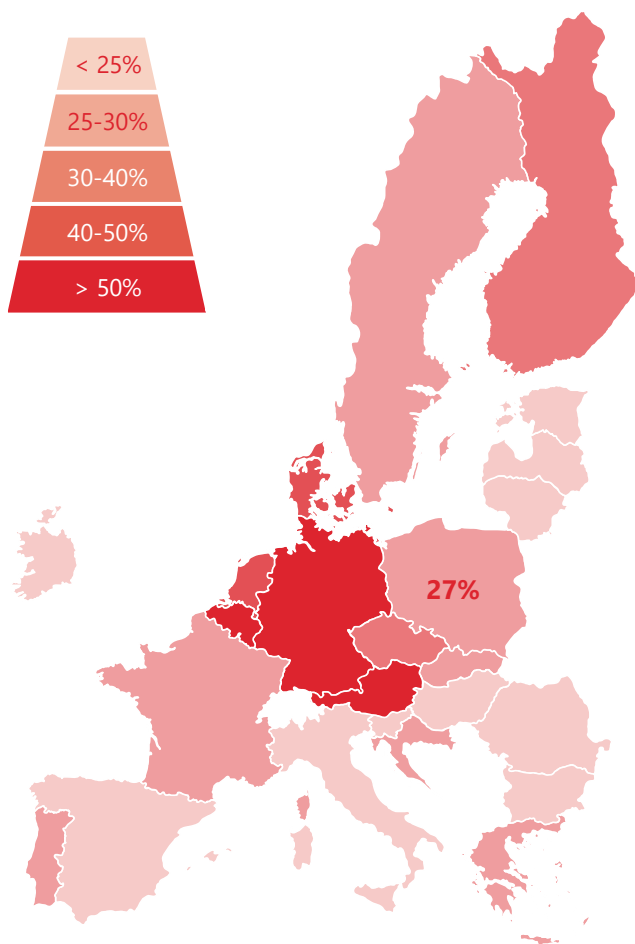
Źródło: Statista Market Insights

„Elektryki” są najpopularniejsze w krajach niemieckojęzycznych i Beneluksu. Polska plasuje się nieco poniżej średniej unijnej.

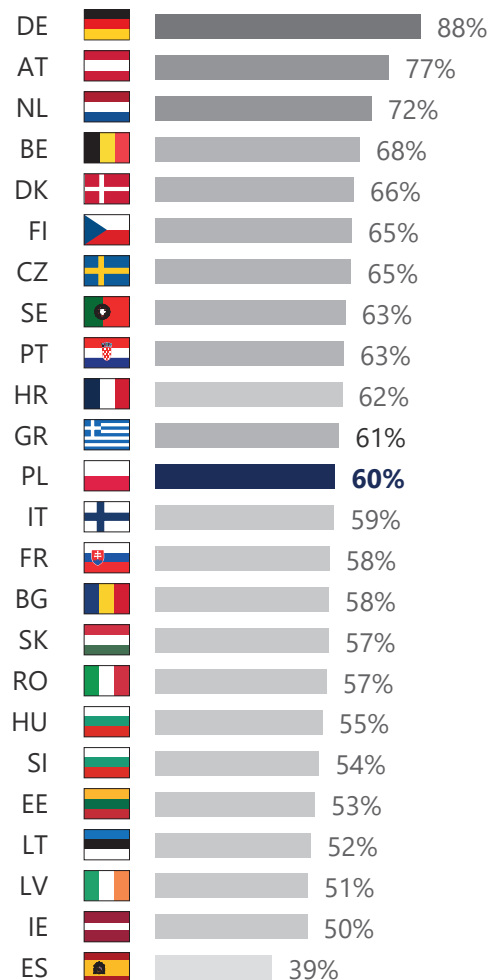
Udział e-rowerów w łącznej sprzedaży rowerów w krajach Unii Europejskiej, 2024



Udział w wolumenie sprzedaży



Udział w wartości sprzedaży



Źródło: Statista Market Insights

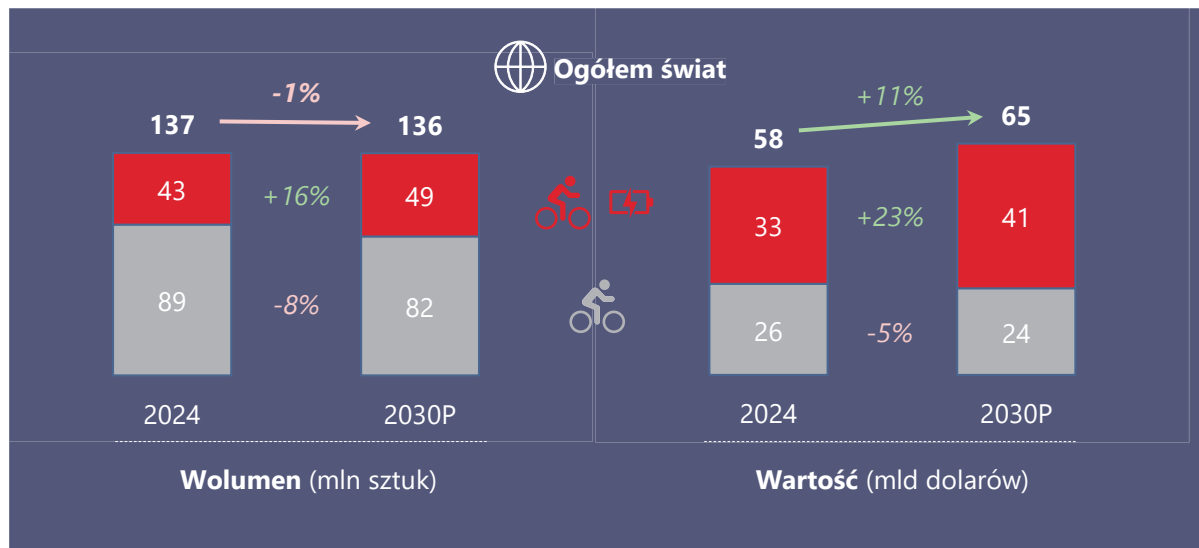
Stabilne prognozy na najbliższe lata

Prognozy do 2030 roku przedstawione przez serwis Statista zakładają kontynuację trendów z ostatnich lat. Zarówno na świecie, jak i w Polsce motorem rynku rowerowego pozostaną jednoślady elektryczne, których sprzedaż ma wzrosnąć o dalsze 15-20% w ujęciu ilościowym i 20-25% w wymiarze przychodowym. Choć wciąż trudno

mówić o zmięczeniu klasycznych rowerów, trendy w zakresie ich sprzedaży pozostaną negatywne. Wg Statisty wolumenowo może ona w Polsce zmaleć do 2030 roku o blisko 20%, wartościowo zaś o niecałe 10%. Dzięki „elektrykom” wartość całego rynku rowerowego powinna jednak utrzymać się w delikatnym trendzie wzrostowym.

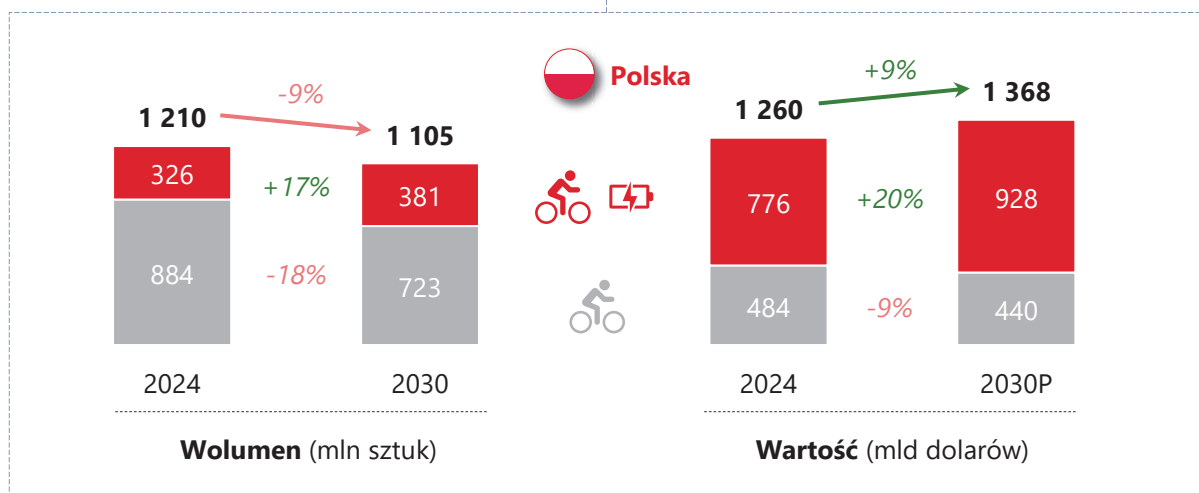
W kolejnych latach rynek napędzać już będą wyłącznie „elektryki”

Prognozy sprzedaży rowerów na świecie i w Polsce, 2024 vs 2024



■ Rowery elektryczne

■ Tradycyjne rowery



Źródło: Statista Market Insights

A woman with long dark hair, wearing a black short-sleeved top and light blue trousers, is smiling as she uses a smartphone. She is standing next to a bright blue shared bicycle. The bicycle has a black seat with a height adjustment scale (1-6), a black handlebar, and a black front fender. The background is a blurred urban setting with buildings and trees. The overall scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

2

Bike sharing:

**Katalizator popytu
na rowery w Polsce?**

Najwyższy wskaźnik wypożyczalni rowerów miejskich w Europie

Polska przoduje w EU pod względem odsetka osób korzystających z miejskich wypożyczalni rowerów. Według szacunków Statista Market Insights w 2024 roku wyniósł on w naszym kraju 7,3%, dość wyraźnie przewyższając poziomy notowane w innych państwach unijnych. Wyprzedzamy zarówno resztę naszego regionu, jak i wysoko rozwinięte kraje Europy Zachodniej, w tym te słynące z wysoko rozwiniętej kultury rowerowej (w szczególności Holandię).

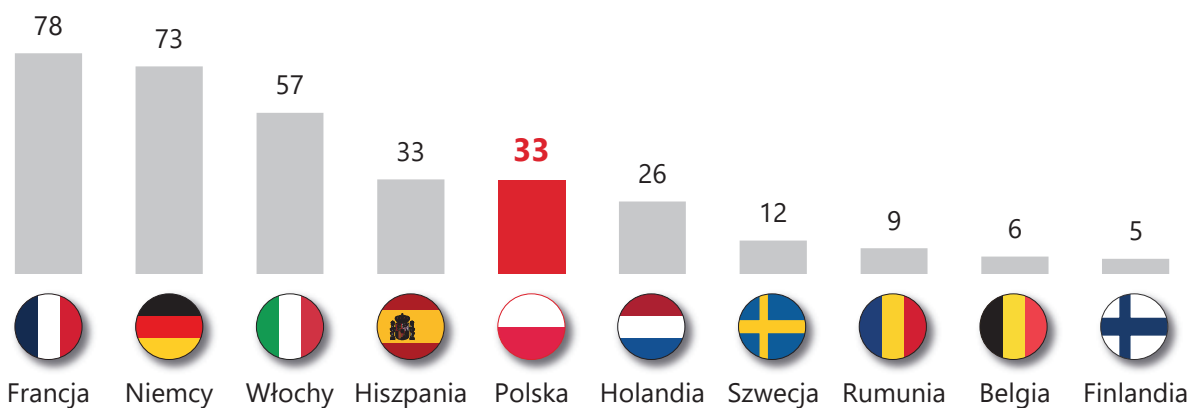
Wysoki odsetek użytkowników rowerów publicznych w Polsce jest w głównej mierze pochodną dwóch czynników. Po pierwsze, jest to związane z ich wysoką dostępnością. Ta z kolei wynika z szerokiego zasięgu systemów wypożyczalni rowerów publicznych, które funkcjonują w naszym kraju w blisko setce miejscowości, podczas gdy w wielu krajach UE ich obecność ogranicza się do największych aglomeracji. Istotne znaczenie ma tu włączenie roweru publicznego w system transportowy

ośrodków miejskich i dofinansowanie wypożyczalni ze środków publicznych. Po drugie, nakłada się na to rosnący popyt nie związany wyłącznie z motywami rekreacyjnymi. Przy wysokiej liczbie miast dużych i średnich w naszym kraju oraz znacznym stopniu ich „zakorkowania”, niskie koszty czynią z rowerów miejskich atrakcyjną alternatywę umożliwiającą poruszanie się w ramach codziennych obowiązków.

Pod względem obrotów wypożyczalni rowerów publicznych Polska plasuje się w ścisłej unijnej czołówce. W tej klasyfikacji nasz kraj nie wypada jednak już tak korzystnie, jak pod względem stopy penetracji. Po części jest to pochodną niższych średnich cen usług (czynniki dochodowe, lecz również dofinansowanie ze środków publicznych). Nie bez znaczenia jest jednak również intensywność wykorzystania tych rowerów (mierzona nie tyle samym odsetkiem osób korzystających, lecz częstotliwością), która w krajach zachodnich bywa wyższa niż w Polsce.

Pod względem obrotów Polska jest 5. największym rynkiem *bike sharing* w UE

TOP 10 rynków wypożyczalni rowerów miejskich w UE (obroty w mln dolarów), 2024



Źródło: Statista Market Insights, Analizy Pekao

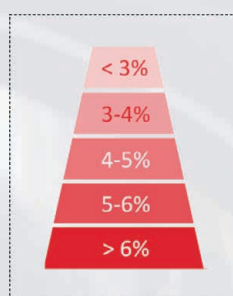
Polska przoduje w Europie pod względem stopnia penetracji rynku wypożyczalni rowerów

Odsetek osób korzystających z miejskich wypożyczalni rowerów, 2024



TOP 5 krajów w UE

Polska			7,3%
Chorwacja			5,6%
Holandia			5,6%
Słowenia			5,3%
Szwecja			4,8%



Źródło: Statista Market Insights, Analizy Pekao

**Bike sharing
ponadprzeciętnie
popularny vs inne
formy współdzielonej
mikromobilności**

Duża dostępność rowerów publicznych jest ważnym czynnikiem popularyzującym ten środek transportu w naszym kraju. Ułatwiając wejście jazdy na rowerze w nawyk, może ona podbijać popyt na rowery, a tym samym wspierać ich sprzedaż oraz rozwój towarzyszących im usług. Warto przy tym zauważyć, że Polska wyróżnia się na tle UE także wysokim udziałem *bike sharing* w całym rynku współdzielonej mikromobilności.

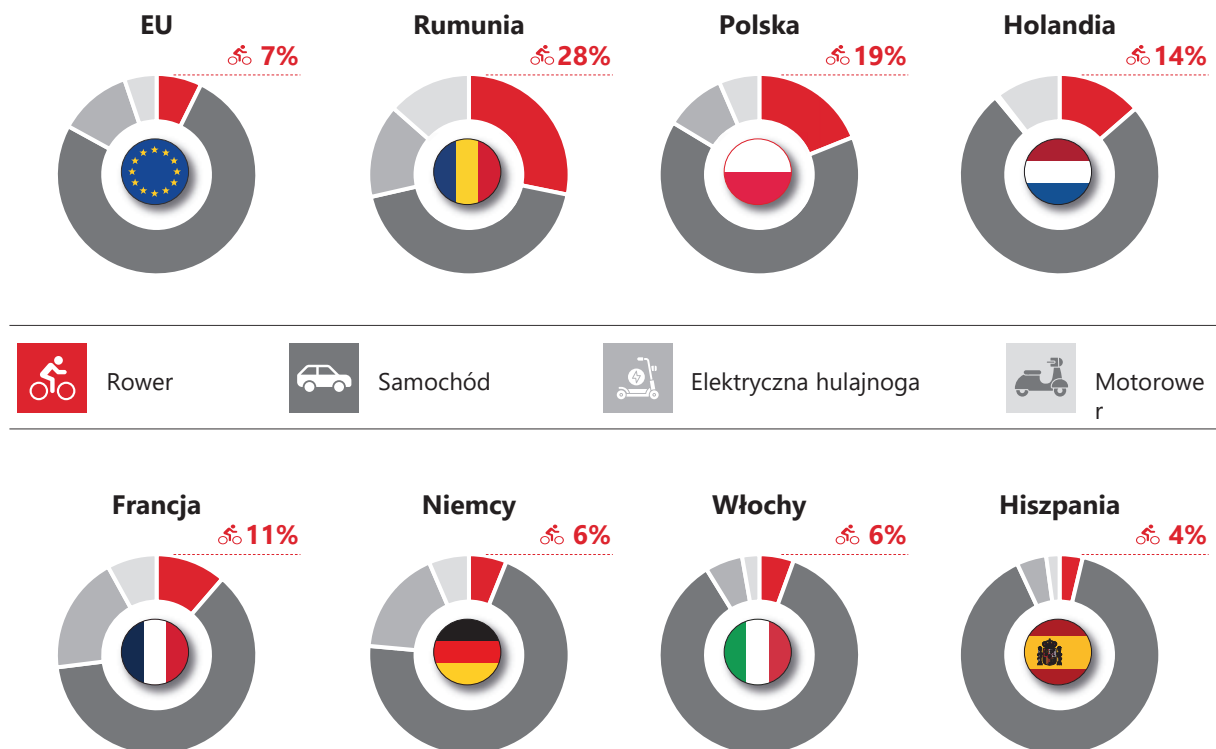
W naszym kraju wynosi on blisko 20%, podczas gdy średnio w UE zaledwie 7%. Niskimi udziałami cechują się przy tym zwłaszcza wysoko rozwinięte kraje Europy Zachodniej. Źródłem takiego rozkładu jest

nie tylko wysoki stopień rozwoju polskiego rynku rowerów miejskich, lecz również zahamowanie ekspansji car-sharingu w naszym kraju. Po okresie dynamicznego wzrostu w latach 2017-2019, po 2020 napotykał on narastające bariery kosztowe, regulacyjne i infrastrukturalne, a duża liczba wdrożeń okazała się nieudana. W rezultacie, jego udział jest obecnie relatywnie niski na tle średniej unijnej.

W ostatnim czasie rynek publicznych rowerów mierzy się z rosnącą konkurencją ze strony elektrycznych hulajnóg wypożyczanych w modelu sharingowym. W Polsce konkurencja ta jest odczuwalna, jednak

W Polsce *bike sharing* odpowiada za blisko 20% wartości *shared micromobility*

Struktura wartości rynku współdzielonej mikromobilności według środka lokomocji – Polska na tle UE i wybranych państw członkowskich, 2024`



Źródło: Statista Market Insights, Analizy Pekao

w 2024 roku udział tych pojazdów w całym rynku sharingowym w naszym kraju kształtował się nieznacznie poniżej unijnej średniej (10% vs 12%).

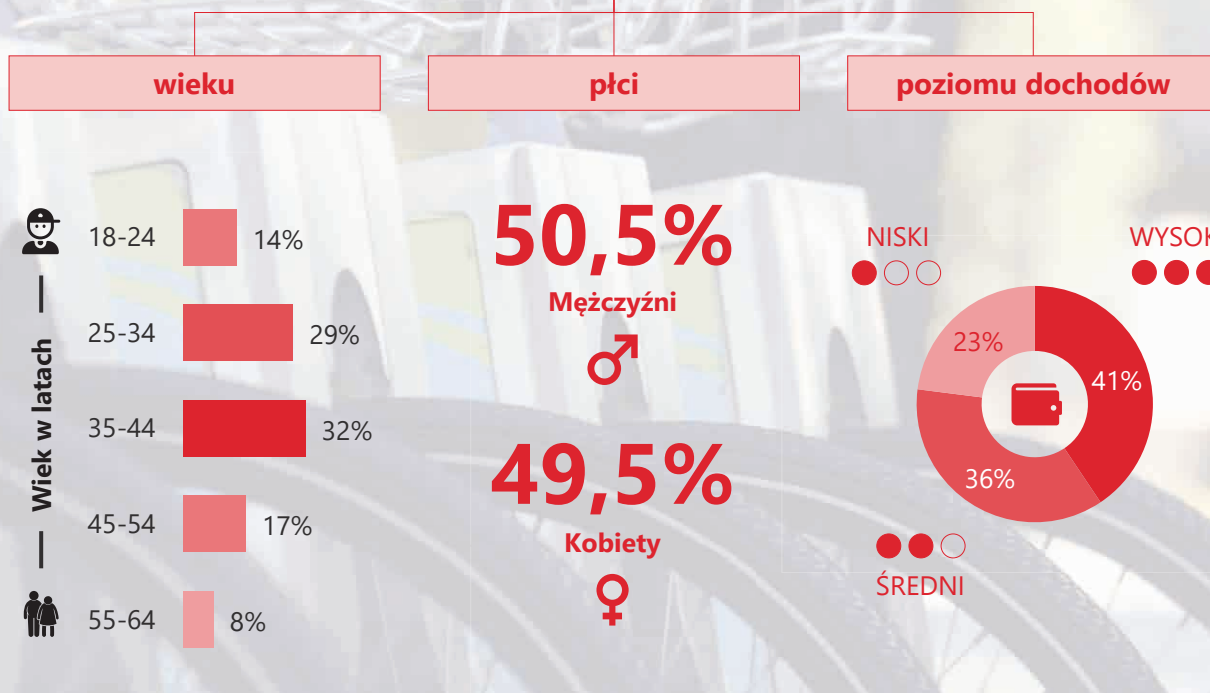
Kto w Polsce najbardziej polubił wypożyczalnie rowerów publicznych? Korzystają z nich przede wszystkim osoby w wieku cechującym się największą aktywnością zawodową (tzn. 25-54 lat). Wysoki lub średni poziom dochodów zdecydowanej większości (77%) tych osób sugeruje, że motywem jest dla nich przede wszystkim pragmatyzm (dojazdy do / z pracy, w tym na zasadzie „ostatniego kilometra”, wykorzystanie impulsowe w razie potrzeby, sporadyczne użycie rekreacyjne bez motywacji do zakupu roweru na stałe), nie zaś brak środków na inwestycję we własny rower. Nie widać przy tym znaczącego zróżnicowania struktury osób korzystających z rowerów publicznych pod względem płci.

ruje, że motywem jest dla nich przede wszystkim pragmatyzm (dojazdy do / z pracy, w tym na zasadzie „ostatniego kilometra”, wykorzystanie impulsowe w razie potrzeby, sporadyczne użycie rekreacyjne bez motywacji do zakupu roweru na stałe), nie zaś brak środków na inwestycję we własny rower. Nie widać przy tym znaczącego zróżnicowania struktury osób korzystających z rowerów publicznych pod względem płci.



Kto w Polsce korzysta z wypożyczalni rowerów?

Struktura korzystających według:



Źródło: Statista Market Insights, Analizy Pekao



Ciekawi świata. Mobilni w życiu.

BANK, KTÓRY PROWADZI CIĘ PRZEZ ŚWIAT



SPRAWDŹ
[PEKAO.COM.PL/PODROZE](https://pekao.com.pl/podroze)

A close-up, low-angle shot of a cyclist in a red jersey and white helmet, pedaling a blue road bike. The cyclist is in the foreground, with other cyclists in white jerseys visible in the background, all riding on a paved road. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

3

Polska branża rowerowa
**w trudnym otoczeniu
konkurencyjnym**

Polska branża rowerowa to ważny w skali europejskiej producent, eksporter i pracodawca

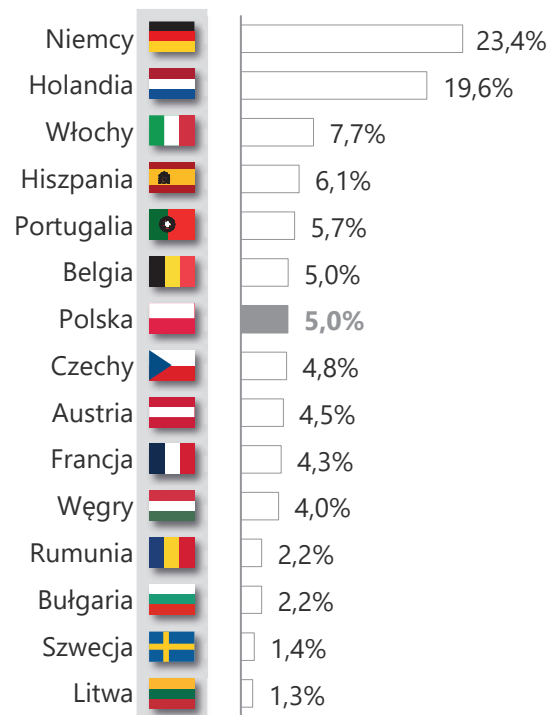
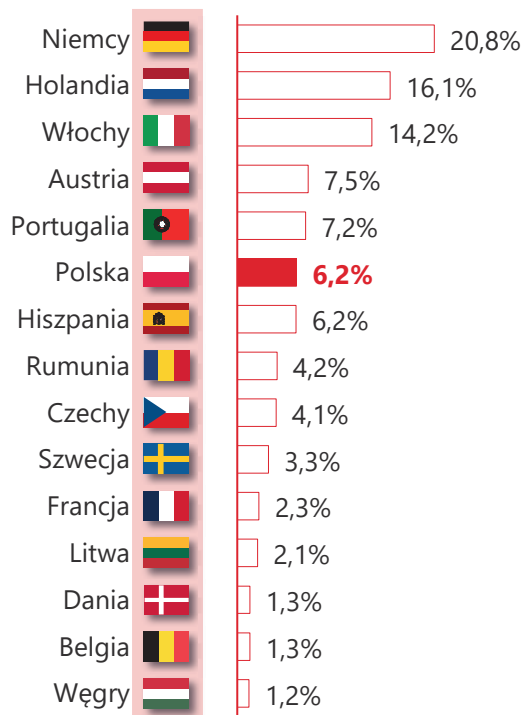
Polska jest jednym z liderów unijnej produkcji rowerów, z udziałem nieco ponad 6% w obrotach firm produkujących te jednoślady. Pod tym względem nasz kraj ściga się o miejsce w pierwszej piątce z Hiszpanią, Portugalią i Austrią. Trzeba przy tym pamiętać, że ze względu na pozycjonowanie oferty (model konkurowania cenami, plasujący większość polskiej produkcji na niższych półkach cenowych) udział naszego kraju w wartości unijnego rynku jest niższy od jego udziału w produkcji ilościowej.

Również pod względem eksportu rowerów Polska rywalizuje o wejście do unijnego TOP-5, przy udziale w łącznej wartości sprzedaży zagranicznej wszystkich krajów UE-27 na poziomie 5%.

Polska branża produkcji rowerów wyróżnia się na tle UE także pod względem poziomu zatrudnienia. W tym zakresie nasz kraj ustępuje tylko Niemcom i Włochom. Po części wpisuje się to w ogólny model polskiego przetwórstwa, bazującego na niskich kosztach pracy

Polska w szerokiej europejskiej czołówce producentów i eksporterów rowerów

Udziały poszczególnych krajów w łącznej produkcji i eksporcie branży rowerowej¹ w UE



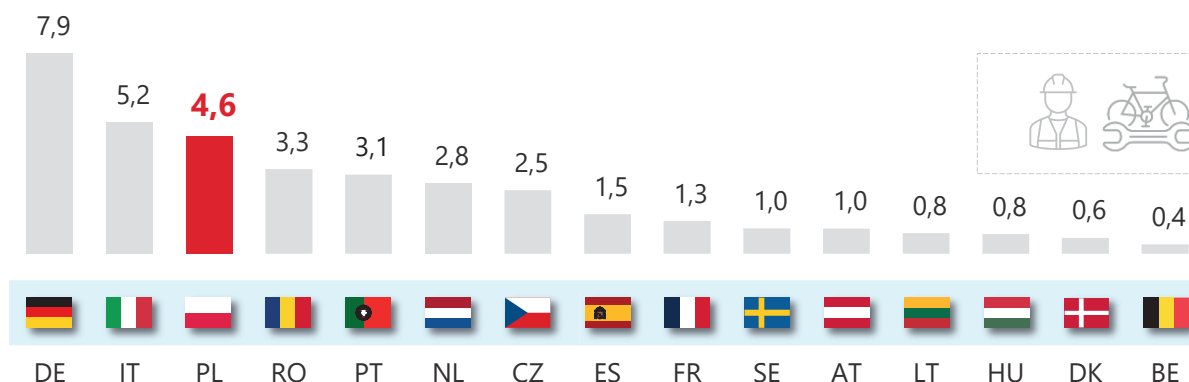
¹ Dane dla klasy NACE / CPA 30.92, obejmującej także produkcję / eksport wózków inwalidzkich
Źródło: Eurostat, Analizy Pekao

i przez to ponadprzeciętnie pracochłonnego na tle średniej unijnej. Można jednak zakładać, że jest to również w znacznej mierze pochodną pólki cenowych, na których pozycjonują się polscy producenci. Z tego

względu pozycja naszego kraju w rankingu największych pracodawców omawianej branży w większym stopniu koresponduje z jego pozycją w Europie pod względem produkcji ilościowej rowerów niż jej wartości.

W branży rowerowej Polska jest 3. największym pracodawcą w UE

Zatrudnienie w branży rowerowej¹ w czołowych krajach producenckich UE (tys. osób), 2023



¹ Dane dla klasy NACE 30.92, obejmującej także produkcję wózków inwalidzkich
Źródło: Eurostat, Analizy Pekao

W ostatnich latach staliśmy się importerem netto wyrobów branży rowerowej

Odzwierciedleniem zmieniającego się na coraz bardziej wymagające otoczenia konkurencyjnego polskich producentów rowerów są statystyki handlu zagranicznego w tym obszarze. Do 2022 roku wartość eksportu rowerów z Polski rosła w szybkim, dwucyfrowym tempie. Rok 2023 przyniósł jednak głęboką korektę, po której do tej pory nie udało się powrócić do trendu wzrostowego. Okres boomu przeszedł wówczas gwałtownie w fazę osłabienia popytu w całej UE, będącą pochodną dekonjunktury gospodarczej, silnej wyżki kosztów życia oraz wzrostu nasycenia unijnego rynku. Warto zauważyć, że choć po

2022 roku doszło również do wyraźnego załamania wartości importu rowerów do Polski, to jednak okazało się ono przejściowe. Już od 2024 roku import powrócił do trendu wzrostowego, a w 2025 roku jego wartość była już tylko o 2% niższa niż w 2022 roku. Tymczasem wartość eksportu pozostała o 11% niższa niż trzy lata wcześniej. W rezultacie, znaczącemu pogorszeniu uległo saldo polskiego handlu zagranicznego rowerami, w którym w poprzedniej dekadzie notowaliśmy regularnie nadwyżki.

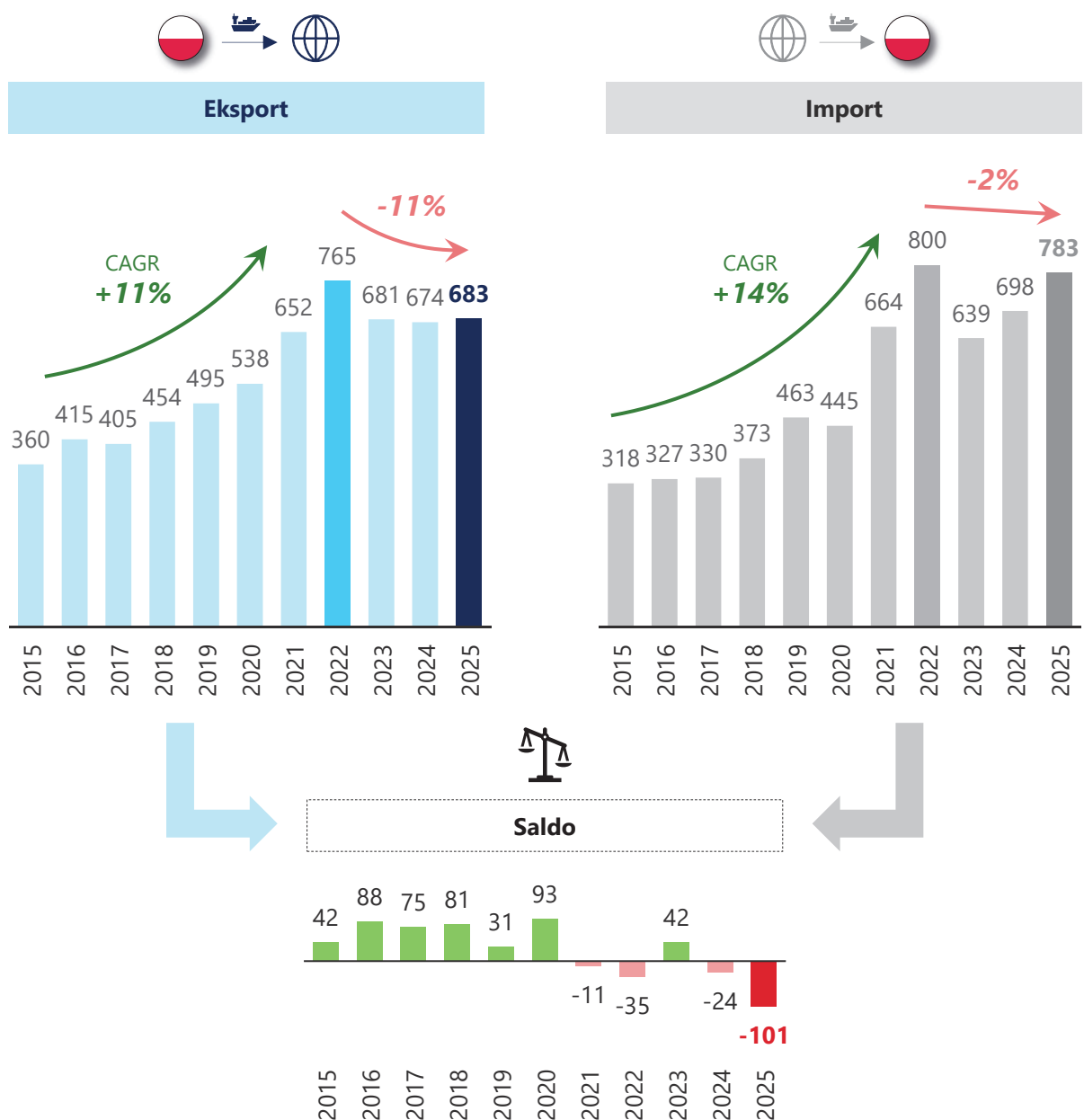
Trendy ostatnich lat w handlu zagranicznym oznaczają po

pierwsze, że polskie firmy muszą się mierzyć ze skutkami osłabienia popytu na istotnych dla nich rynkach zagranicznych (udział eksportu w sprzedaży branży produkcji rowerów w Polsce

wynosi obecnie około 40%, podczas gdy w latach 2020-23 było to bliżej 45%). Po drugie, odczuwają oni jednocześnie rosnącą konkurencję ze strony importu na rodzimym rynku.

W 2025 roku deficyt handlu zagranicznego w obszarze rowerów i wózków inwalidzkich przekroczył wartość 100 mln euro

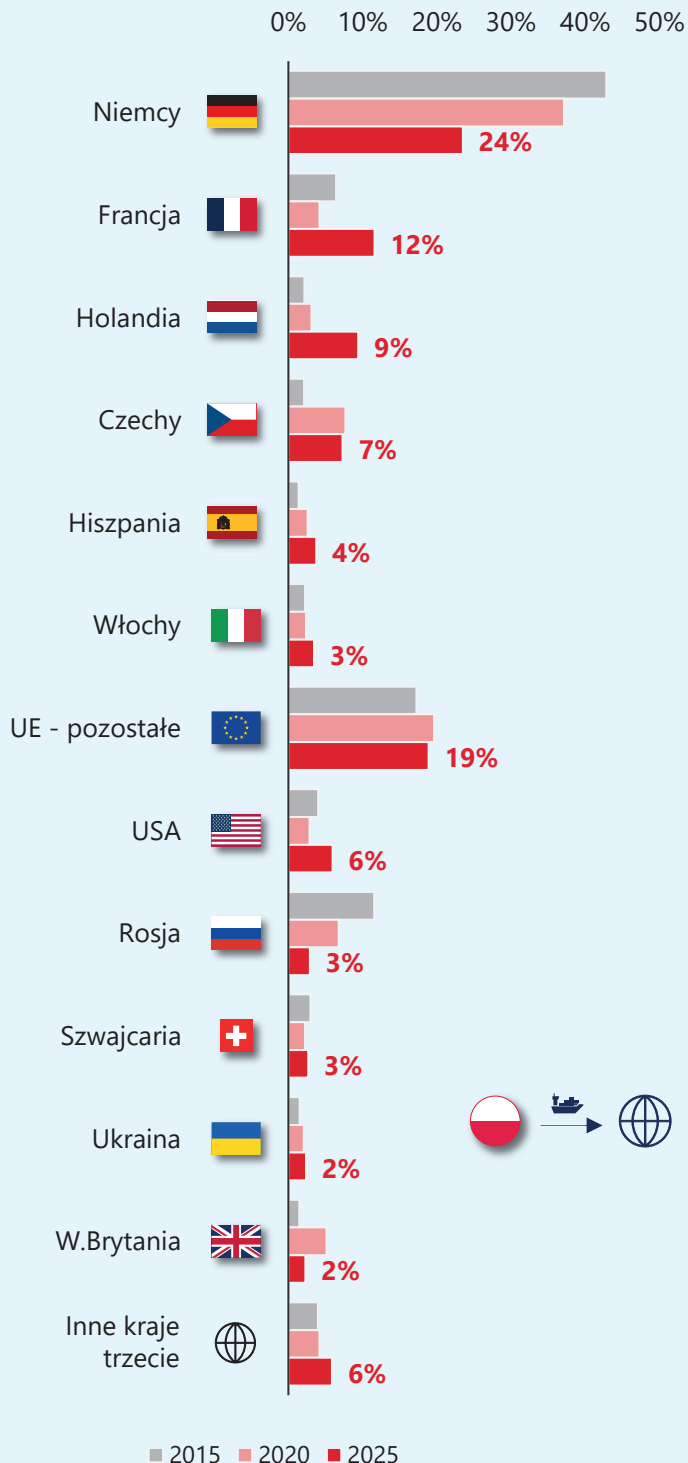
Wartość handlu zagranicznego Polski w obszarze rowerów i wózków inwalidzkich (PKD 30.92) w latach 2015-2025 (mln euro)



Źródło: Eurostat, Analizy Pekao

Ponad ¾ eksportu krajowej branży trafia do UE

Struktura geograficzna polskiego eksportu branży rowerowej¹, 2025 vs 2020 vs 2015



¹ Dane dla klasy CPA 30.92, obejmującej także eksport wózków inwalidzkich
Źródło: Eurostat, Analizy Pekao

Głównym odbiorcą polskiego eksportu rowerów od lat pozostają Niemcy. Ostatnie dziesięć lat przyniosło jednak znaczący spadek udziału tego kraju w strukturze polskiej sprzedaży zagranicznej - aż o blisko 20 p.p. Szczególnie silna zmniejszała miejsce po roku 2020 - można zakładać, że był to efekt silnego ochłodzenia koniunktury gospodarczej w tym kraju, odbijającej się negatywnie na popycie konsumentów i mocno odczuwalnej na poziomie eksportu całego polskiego przetwórstwa przemysłowego.

Wobec trudności ze sprzedażą na rynku niemieckim, ostatnie lata przyniosły wyraźny wzrost roli bardziej odległych rynków, na których polscy producenci szukali alternatyw sprzedażowych. Uwagę zwraca przede wszystkim znaczący wzrost udziału Francji i Holandii, jak również zwiększająca się rola USA - największego na chwilę obecną pozauijnego odbiorcy polskich rowerów.

Trzeba natomiast podkreślić, że pomimo problemów ze sprzedażą na rynku unijnym związanych z dekonunkturą gospodarczą w Europie, rola rynków pozauijnych w strukturze polskiego eksportu rowerów nie zwiększyła się. W 2025 roku ich udział wynosił około 22%, podczas gdy w 2020 roku było to 23%, zaś w 2025 roku nawet 25%. Za spadek ten odpowiada przede wszystkim głęboka redukcja roli rynku rosyjskiego, postępująca jeszcze od czasów pierwszego konfliktu w Donbasie z 2014 roku. Jak się wydaje, brak zdolności do istotnego zwiększenia eksportu na rynki trzecie może być pochodną ograniczonej konkurencyjności cenowej w stosunku do niskokosztowej produkcji z Azji. Być może „pokutuje” tu jednak również tradycyjnie silna specjaliza-

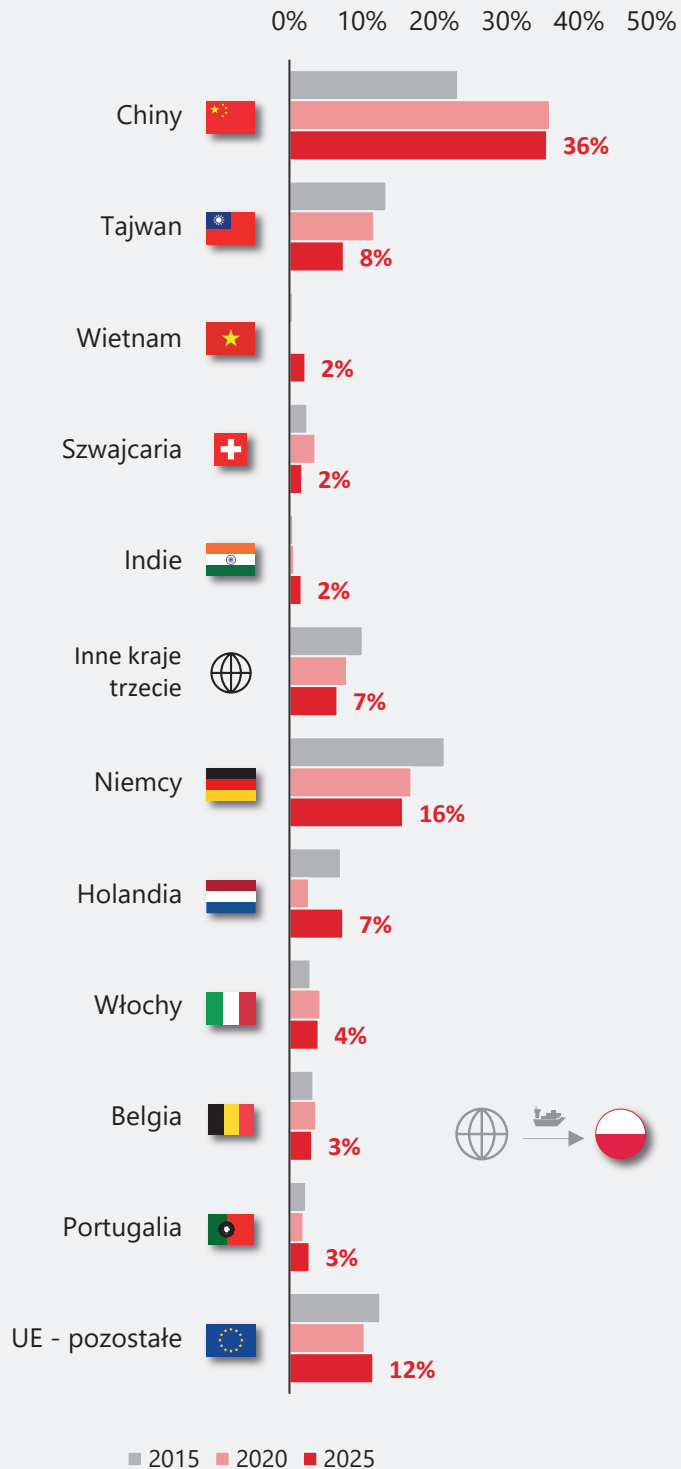
cja w obsłudze rynku unijnego, niemal w całym polskim przetwórstwie skutkująca ograniczonym stopniem gotowości i relatywnie niską skłonnością do wychodzenia z eksportem poza granice UE.

Z kolei w strukturze geograficznej importu rowerów do Polski przeważają dostawcy spoza UE. W 2025 roku łączny udział krajów trzecich wynosił 55% (wobec 50% w 2015 roku). Dominującą rolę odgrywały w nim państwa Azji Wschodniej i Południowo-Wschodniej. Szczególnie mocno swoją rolę w dostawach do Polski w ostatnich 10 latach zwiększyły Chiny (+12 p.p. udziału vs rok 2015).

Wzrost udziału importu z krajów pozaunijnych, w tym przede wszystkim tych odznaczających się niskimi kosztami produkcji, świadczy o tym, że motorem napędzającym polski import w ostatnich latach była przede wszystkim wysoka konkurencyjność cenowa sprowadzanych rowerów. Produkty te z jednej strony odebrały część rynku dostawcom unijnym (w szczególności udział Niemiec w omawianym okresie spadł o 10 p.p.), zaś z drugiej – wywierały silną presję na krajowych producentów, którzy i tak znaleźli się w trudnej sytuacji ze względu na osłabienie popytu w kraju i całej UE.

Z Azji pochodzi z kolei około połowa wartości polskiego importu rowerów

Struktura geograficzna polskiego importu branży rowerowej¹, 2025 vs 2020 vs 2015



¹ Dane dla klasy CPA 30.92, obejmującej także eksport wózków inwalidzkich
Źródło: Eurostat, Analizy Pekao

Azjatycki podbój europejskiego rynku

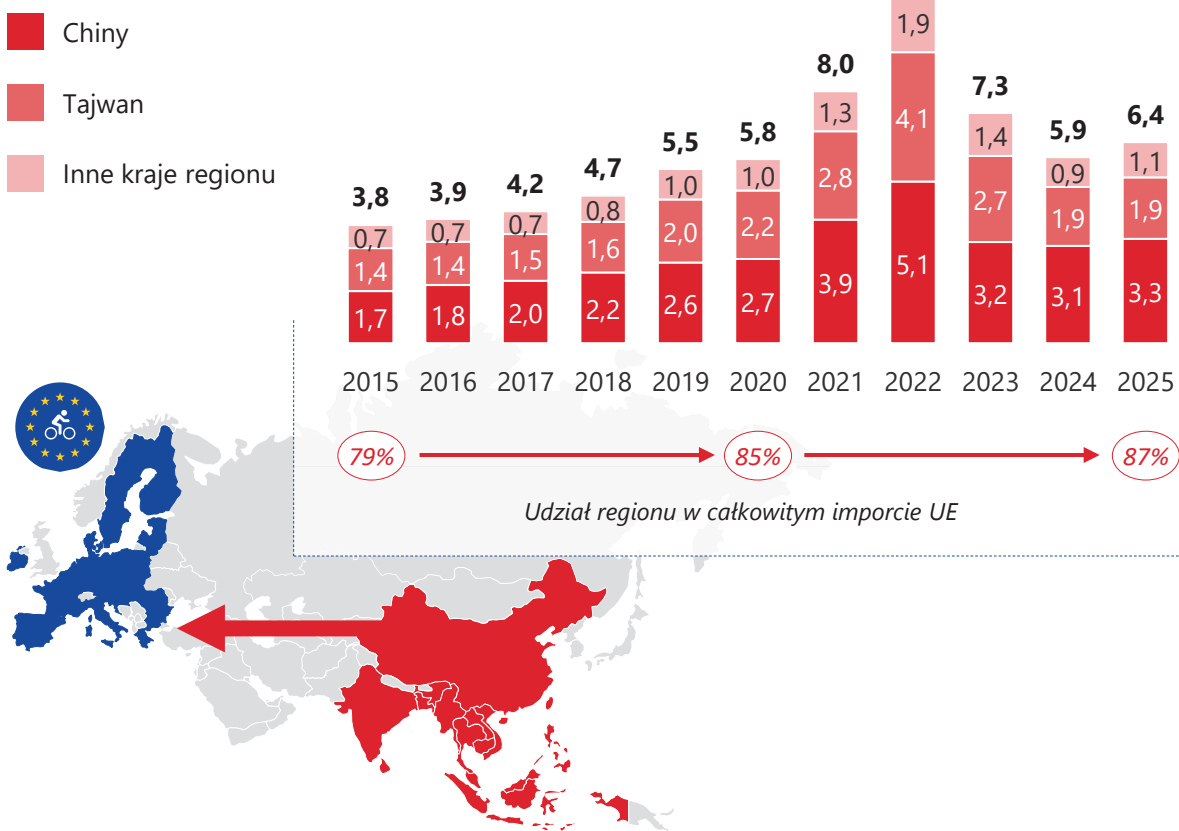
Konkurencja ze strony dostawców z Azji - zwłaszcza Chin i Tajwanu - jest silnie odczuwalna nie tylko na rynku krajowym, lecz także w skali całej UE. Wprawdzie wartość unijnego importu z tych krajów w latach 2023-24 wyraźnie spadła w stosunku do maksimum z 2022 roku, jednak w roku ubiegłym ponownie odnotowała wzrost. Jednocześnie kraje te zdominowały import rowerów do UE z krajów trzecich, zdobywając w nim już blisko 90% udziału.

Rosnący import rowerów z Azji do UE już w poprzedniej dekadzie budził obawy związane z rosnącą presją konkurencyjną

wywieraną na unijnych - w tym polskich - producentów. Przez dłuższy czas wpływ ten był w znacznym stopniu neutralizowany szybkim wzrostem popytu oraz przewagami technologicznymi. Rowery z Azji były w dużej mierze plasowane na niskich półkach cenowych, co ograniczało zakres, w jakim konkurowały one m.in. z produktami polskimi - również względnie tanimi, lecz postrzeganymi jako lepsze jakościowo. Ostatnie lata przyniosły jednak z jednej strony osłabienie unijnego popytu, a z drugiej poprawę jakości produktów sprowadzanych z Azji, a także ich specjalizację w coraz popularniejszych e-rowerach.

Presja niskokosztowych dostawców azjatyckich jest odczuwalna na całym unijnym rynku

Wartość unijnego importu wyrobów branży rowerowej¹ z państw Azji Południowo-Wschodniej (mld euro), 2015-2025



¹ Dane dla klasy CPA 30.92, obejmującej także eksport wózków inwalidzkich

² Wietnam, Kambodża, Malezja, Bangladesz, Indie, Indonezja, Sri Lanka, Tajlandia, Filipiny, Myanmar, Laos

Źródło: Eurostat, Analizy Pekao

Silna konkurencja = presja na marżę

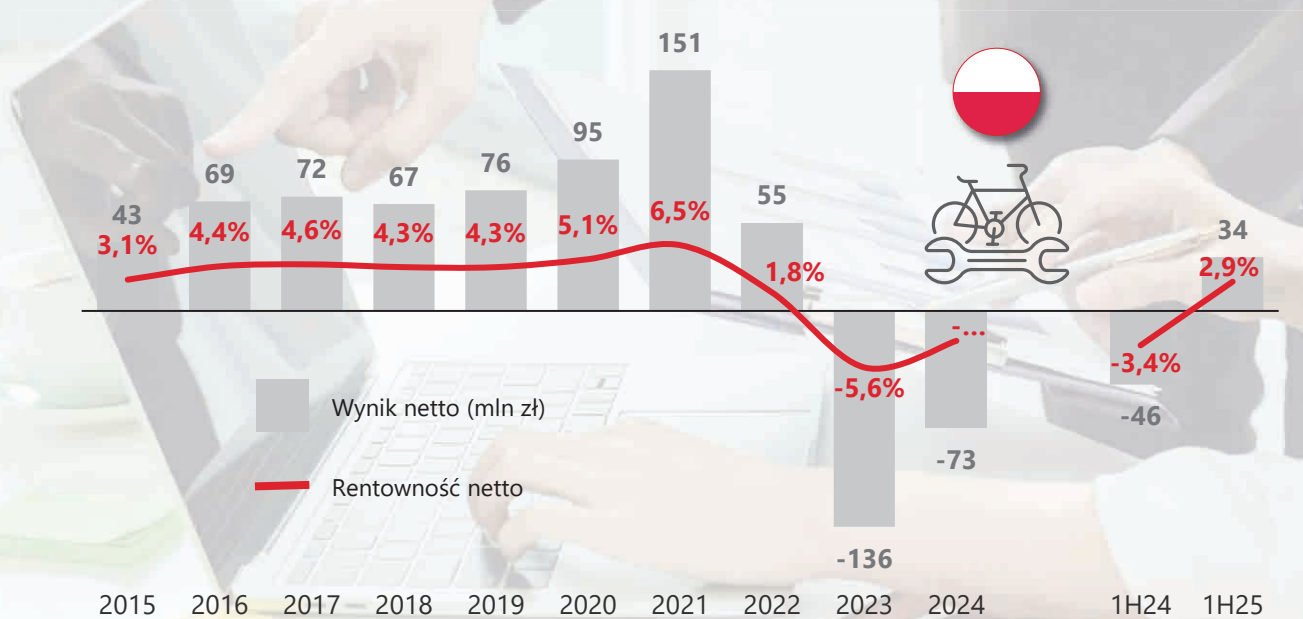
Pogorszenie otoczenia rynkowego, w połączeniu z odczuwaną w całej gospodarce presją kosztową, przyniosło gwałtowne osłabienie wyników i kondycji finansowej polskiej branży produkcji rowerów po 2022 roku. W latach 2023-24 odnotowała ona ujemny wynik finansowy netto. Towarzyszył temu wzrost odsetka firm wykazujących stratę netto – w 2023 roku „na minusie” była połowa działających w branży przedsiębiorstw (biorąc pod uwagę grupę firm zatrudniających 10 i więcej osób), zaś na koniec 2024 roku nierentownych pozostawało 40% podmiotów.

Wstępne dane finansowe dostępne za rok 2025 świadczą jednak już o dość wyraźnej po-

prawie wyników branży. Jej rentowność nie wróciła wprawdzie do poziomów sprzed 2022 roku, jednak stratę netto na koniec pierwszego półrocza minionego roku wykazało już tylko 27% podmiotów (vs 50% na koniec pierwszego półrocza 2024), zaś branża jako całość stanęła na nogach. Lepsze wyniki to efekt bardziej korzystnego otoczenia popytowego (powrót krajowej i unijnej gospodarki na ścieżkę solidniejszego wzrostu, spadek presji inflacyjnej przekładający się na normalizację sytuacji dochodowej konsumentów), lecz również optymalizacji w samej branży. Przejawiała się ona m.in. dostosowaniem wolumenu produkcji do popytu, częściową konsolidacją oraz redukcją zatrudnienia.

Po dwóch ciężkich latach w 2025 roku branża stopniowo odzyskiwała stabilność

Wynik i rentowność netto firm z branży produkcji rowerów i wózków inwalidzkich, 2015-2025



¹ Dane dla firm zatrudniających 10 i więcej pracowników dla klasy PKD 30.92
Źródło: Pont Info, Analizy Pekao

4 Dlaczego rower ma sens?



Polacy poświęcają na sport mało czasu

Ekonomia jest opowieścią o gospodarowaniu ograniczonymi zasobami. Być może najważniejszym z nich jest czas. Nie da się bowiem przewyciężyć i ominąć faktu, że każdego dnia mamy do dyspozycji 24 godziny. Musimy wykroić z nich czas na potrzeby fizjologiczne (sen, jedzenie, odpoczynek), pracę zarobkową lub naukę, a także na pracę nieodpłatną. Do tej ostatniej zaliczamy przede wszystkim obowiązki domowe – od sprzątanía po spędzanie czasu z dziećmi i wyprowadzanie psa na spacer. Pozostały czas spędzany jest na życie społeczne i kulturalne oraz rozrywkę, sport i rekreację.

Liczący sobie dekady postulatu równego podziału dnia na osiem godzin snu, osiem godzin odpoczynku i osiem godzin pracy nigdzie i nigdy nie był spełniony. Statystyczny Polak ma do jego osiągnięcia dłuższy

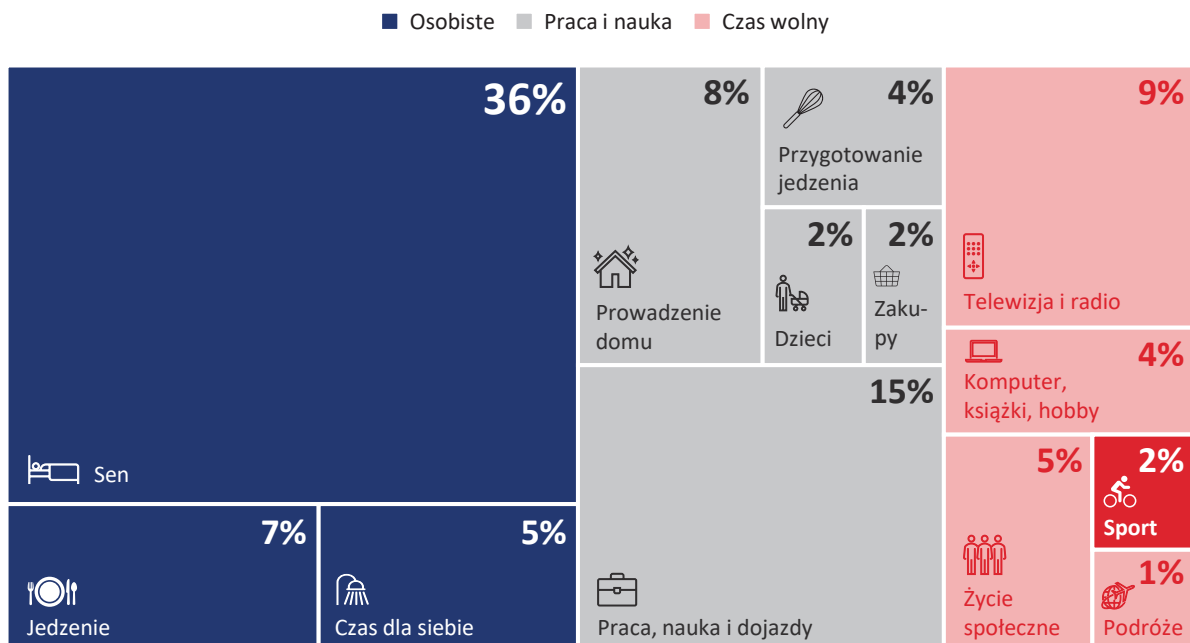
dystans niż jego odpowiednicy z większości krajów europejskich. O jak dużym dystansie mówimy?

Według danych z badań budżetów czasu na rozrywkę i rekreację Polakom zostaje mniej niż mieszkańcom innych państw UE. W Polsce jest to przeciętnie 5 godzin, wśród europejskich liderów – 5,5-6 godzin. Jeszcze mniej poświęcamy na zajęcia sportowe. Przeciętny Polak spędza w ten sposób dziennie 10 minut, podczas gdy jego odpowiednikom z innych państw UE sport i zajęcia na świeżym powietrzu zajmują 13 minut. To może nie wydawać się znaczącą różnicą, ale w ciągu roku oznacza to 18 godzin mniej poświęconych zajęciom sportowym.

Co więcej, czas poświęcony na sport nie rozkłada się równo w społeczeństwie: istotna część

W gąszczu codziennych spraw na sport zostaje stosunkowo niewiele czasu

Podział czasu przeciętnego Polaka w ciągu dnia wg badania budżetów czasu



Źródło: Eurostat

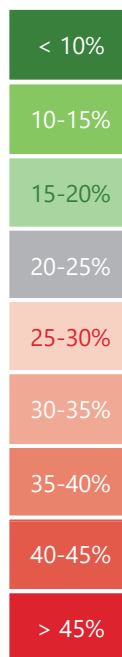
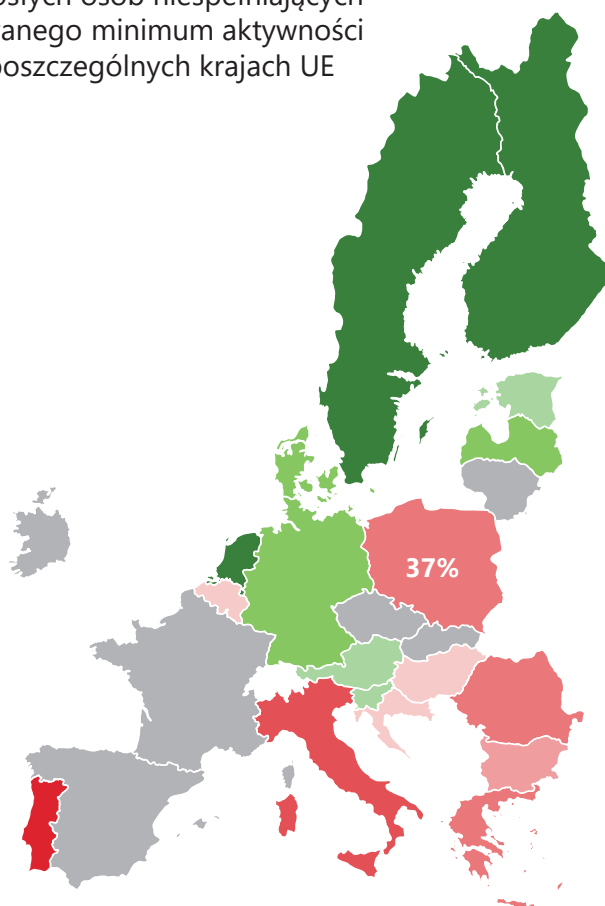
populacji nie ćwiczy wcale, inna traktuje to jako ważny lecz nie dominujący element rozkładu ich dnia lub tygodnia. Są też tacy, którzy spędzają w ten sposób znaczącą ilość czasu. Przeciętny czas poświęcony sportowi i aktywności ruchowej w Polsce to 90 minut i jest to niemal najniższa wartość w całej UE (100-120 minut). Niska pozycja Polski jest w zasadzie niezależna od danych wybranych do porównania.

Nic więc dziwnego, że duża część Polaków nie spełnia

rekomendowanego minimum aktywności fizycznej – WHO zaleca, aby osoby dorosłe (18+) poświęcały w tygodniu przynajmniej 150 minut na aktywność fizyczną o przeciętnej intensywności lub 75 minut na intensywną aktywność. Wg ostatnich danych (2022) tego minimum nie realizuje aż 37% Polaków. Dla porównania – analogiczny odsetek w państwach skandynawskich nie przekracza 10%, w Czechach zaś 25%. W tym niechlubnym rankingu wyprzedzają nas jedynie Włosi i Portugalczycy.

Wciąż stosunkowo duża część Polek i Polaków nie utrzymuje pożądanego poziomu aktywności fizycznej

Odsetek dorosłych osób niespełniających rekomendowanego minimum aktywności fizycznej¹ w poszczególnych krajach UE



¹ Najświeższe dostępne dane. Zgodnie z metodologią WHO, za wystarczającą aktywność uznaje się co najmniej 150 minut umiarkowanego lub 75 minut intensywnego wysiłku tygodniowo.
Źródło: WHO, Analizy Pekao

Luka w stosunku do europejskich liderów dotyczy każdego rodzaju aktywności fizycznej. Ćwiczenia aerobowe? Według Eurostatu w 2019 r. wykonywało je 19,7% dorosłych Polaków wobec 31% mieszkańców UE. Ćwiczenia siłowe? 9,0% Polaków wobec średniej UE na poziomie 19,7%. Ćwiczenia aerobowe i siłowe jednocześnie? Regularnie wykonuje je co 15. Polak i co 7. mieszkańców UE.

Polskę charakteryzuje również wyższy odsetek osób nie poświęcających w ogóle czasu na aktywność fizyczną – 56% w porównaniu do średniej UE wynoszącej 47%. Mniej liczni są również miłośnicy aktywności sportowej – udział osób spędzających w ten sposób więcej niż 300 minut tygodniowo jest w Polsce prawie dwukrotnie mniejszy niż przeciętnie w UE (10 vs. 18%). W porównaniu do europejskiej stawki, rozkład cza-

su poświęcanego ćwiczeniom fizycznym i sportowi jest więc przesunięty wyraźnie w lewo.

Dodatkowo, na niską aktywność fizyczną Polaków składają się dwa niezależne od siebie powody. Po pierwsze, w każdej grupie wieku odsetek Polaków regularnie wykonujących ćwiczenia fizyczne jest mniejszy niż w większości innych państw UE. Po drugie, w miarę starzenia się aktywność zanika w polskim społeczeństwie szybciej niż w innych krajach. O ile bowiem w Polsce po przekroczeniu 45. roku życia odsetek osób ćwiczących spada znacząco (w przypadku najbardziej wymagających typów zajęć aż do zera), o tyle gdzie indziej w Unii Europejskiej nie obserwujemy podobnego zjawiska. W istocie rzeczy, odsetek ćwiczących w wieku 65-74 w typowym kraju UE nie jest znacząco niższy niż w grupie 35-44!

Dlaczego sport? Dlaczego nie?

Polacy doskonale zdają sobie sprawę ze ścisłego związku łączącego aktywność fizyczną i zdrowy tryb życia ze stanem zdrowia. Względy zdrowotne i estetyczne (utrzymanie kondycji i sylwetki) są w świetle badań GUS jednymi z głównych motywów uprawiania sportu i rekreacji ruchowej, ustępując miejsca tylko przyjemności. Co więcej, to właśnie te powody najszybciej rosną. W 2012 r. względy zdrowotne były wskazywane przez 10% uprawiających jakkolwiek sport, dekadę później odsetek ten wzrósł do prawie 25%. Odsetek wskazujących zachowanie kondycji i sylwetki jako motyw uprawiania sportu wzrósł w tym samym czasie z 18 do 40%, natomiast przyjemność z uprawiania sportu odgrywała dokładnie taką samą rolę (mówiło o niej 2/3

ankietowanych). To przewartościowanie roli sportu w polskim społeczeństwie dotknęło w jednakowej skali wszystkich grup wiekowych i społecznych, ale warto odnotować, że motyw zdrowotny jest tym ważniejszy, im starszy jest ankietowany.

Co więc powstrzymuje Polaków przed podejmowaniem aktywności fizycznej i sportu? Głównie brak czasu (ok. 30% ankietowanych) lub brak chęci (ok. 20% ankietowanych). Pod tym względem Polacy są dość spójni w czasie – w ostatniej dekadzie rola tych czynników się nie zmieniła. Zniknęły za to bariery finansowe – brak środków nie jest już w ogóle przeszkodą dla uprawiania sportu w Polsce. Bariery w coraz większym stopniu staje się za to wiek (wzrost z 15

do 17%), w mniejszym zaś – stan zdrowia (spadek z 17 do 11%).

Mamy więc do czynienia z dość paradoksalną sytuacją. Starzenie się populacji w naturalny sposób powinno zmniejszać skłonność Polaków do uprawiania sportu. Jednocześnie, stan zdrowia

Polaków i ich preferencje co do uprawiania sportu zmieniają się na tyle we wszystkich grupach wieku, że z punktu widzenia dostawców sprzętu i usług sportowych dzisiejsi, przykładowo, 50-latkowie są zupełnie inni niż ich odpowiednicy z poprzednich dekad.



Bez zdrowego ciała nie ma zdrowego ducha

Stan zdrowia jest zatem jednocześnie barierą i motywem uprawiania sportu. Skoro tak, to jak kształtuje się zdrowie Polaków na tle innych państw europejskich i państw rozwiniętych?

Polacy sami oceniają swój stan zdrowia krytycznie. Wśród państw OECD Polskę charakteryzuje szósty najniższy odsetek osób określających swój stan zdrowia jako dobry lub bardzo dobry i jeden z najwyższych odsetków respondentów postrzegających go jako zły lub bardzo zły. Subiektywne odczucie dotyczące własnego zdrowia znajduje przy tym dość szerokie oparcie w twardych danych.

Polska plasuje się w czołówce europejskiej stawki krajów z największym odsetkiem osób przewlekle i długoterminowo chorych. Problem ten jest szczególnie nasilony wśród osób starszych – tu również zróżnicowanie między poszczególnymi krajami jest stosunkowo największe (co wskazuje na potencjał do zmniejszenia tych różnic i poprawy stanu zdrowia).

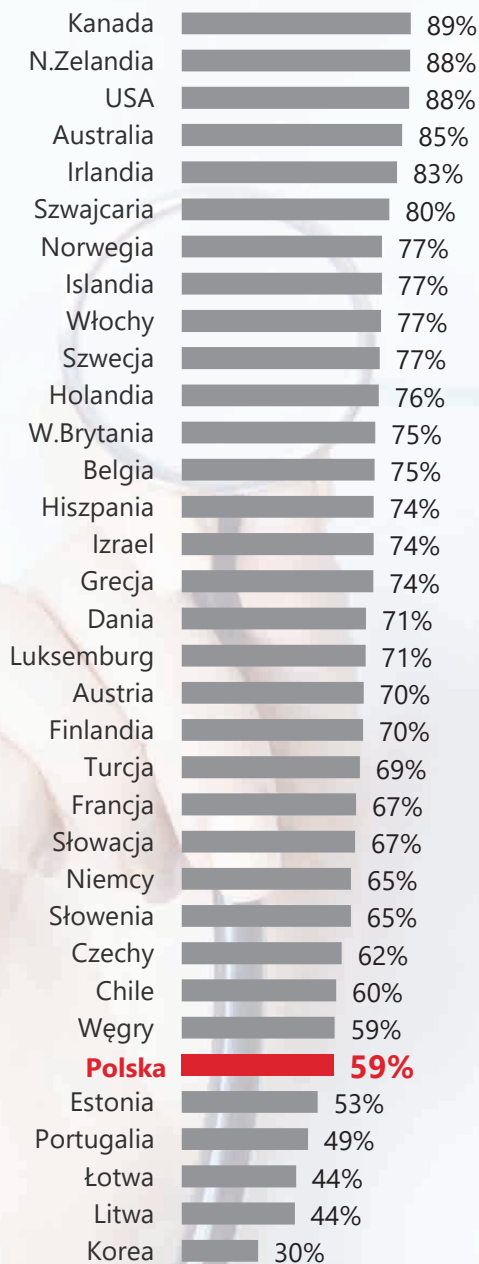
Powszechną wiedzą jest również to, że przeciętne dalsze trwanie życia plasuje Polskę poniżej europejskiej średniej – Polacy generalnie żyją krócej i charakteryzują się wyższym prawdopodobieństwem przedwczesnego zgonu. Uśredniając kobiety



Jaki jest stan zdrowia Polaków?

Polacy oceniają swój stan zdrowia niemal najgorzej w całym OECD

Odsetek osób oceniających stan swojego zdrowia jako dobry lub bardzo dobry¹



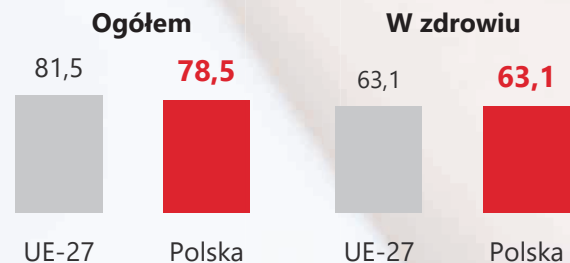
Powszechność chorób przewlekłych jest wyższa niż średnio w UE

Odsetek osób chorujących przewlekłe lub długoterminowo w krajach UE



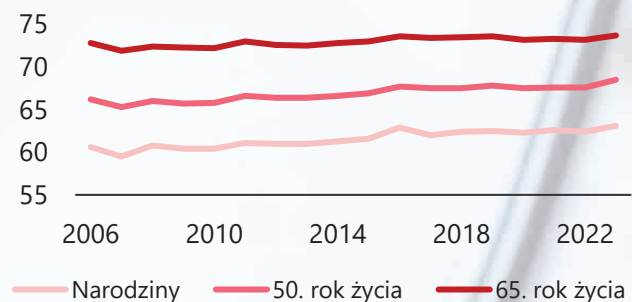
Polacy żyją jednak w zdrowiu równie długo jak przeciętni Europejczycy...

Oczekiwane dalsze trwanie życia i dalsze trwanie życia w zdrowiu



...a średnia oczekiwana długość życia w zdrowiu stale się poprawia

Zmiany trwania życia w zdrowiu w Polsce mierzonego w różnych momentach życia



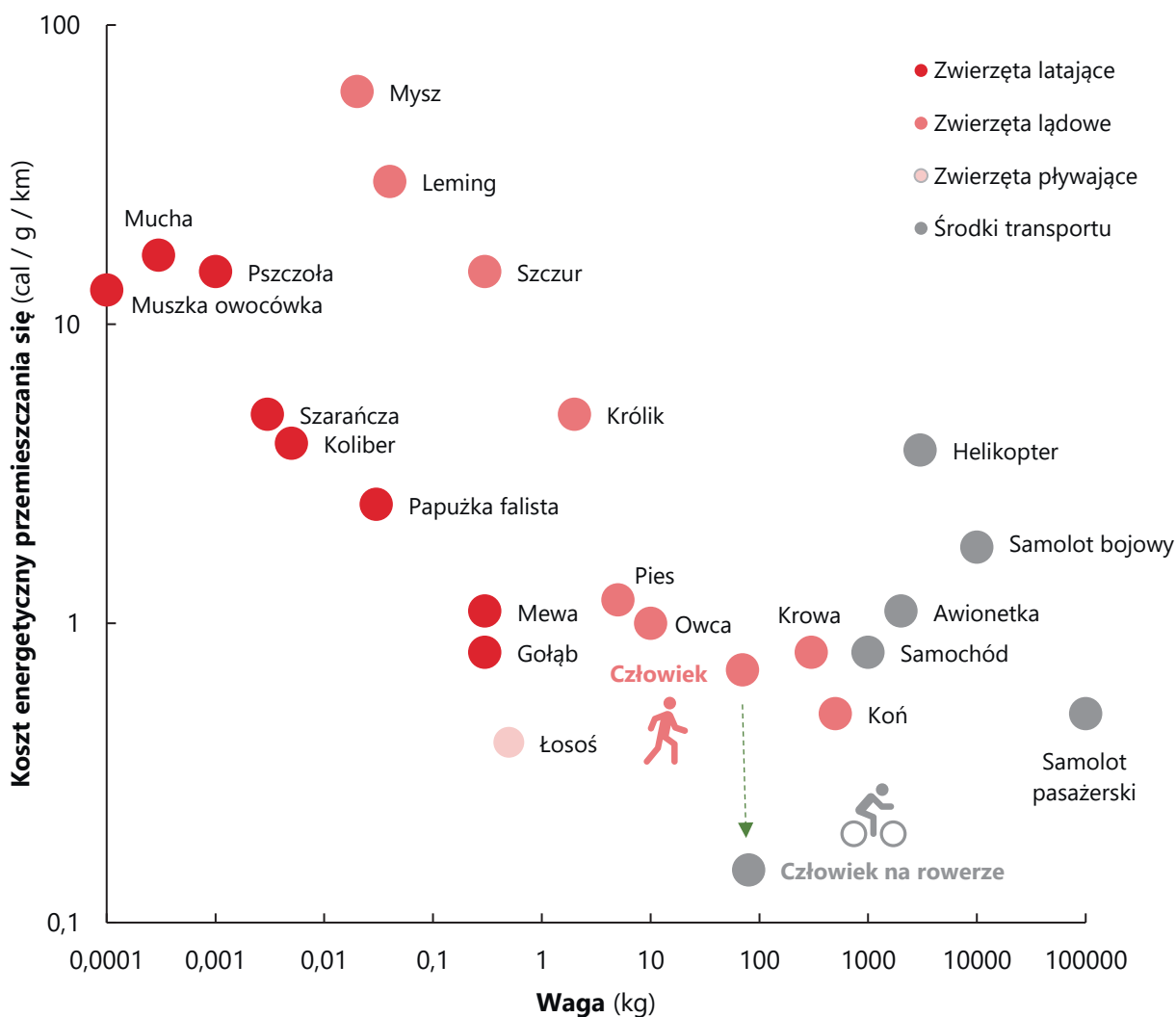
¹ Najświeższe dostępne dane
Źródło: OECD, Eurostat, Analizy Pekao

i mężczyzn (przy czym różnica między nimi jest dodatkowo relatywnie duża), otrzymujemy dystans do średniej UE-27 wynoszący 3 lata. Za pewne pocieszenie należy uznać fakt, że krótsze trwanie życia nie oznacza krótszego trwania życia w zdrowiu. Urodzony dziś Polak może liczyć na przeżycie 63,1 lat w zdrowiu, podobnie jak przeciętny Europejczyk. W ostatnich latach, pomimo zaburzeń związanych z pandemią COVID-19,

zanotowano poprawę w tym zakresie: trwanie życia w zdrowiu wydłużyło się, choć postęp jest tym mniejszy, im późniejszy punkt startowy (grupę wiekową) przyjmujemy. Innymi słowy, największe postępy w wydłużaniu okresu funkcjonowania w zdrowiu zanotowano wśród osób w średnim wieku, czyli dokładnie tych, w przypadku których najłatwiej liczyć na wydłużenie okresu aktywności zawodowej, społecznej i sportowej.

Rower znacząco poprawia efektywność energetyczną poruszania się człowieka

Ile kalorii potrzeba by poruszyć w świecie zwierząt i środków transportu 1 kilogram?



Źródło: Świat Nauki

Dlaczego rower?

Cywilizacja techniczna pozwoliła człowiekowi na pokonanie ograniczeń narzucanych mu przez naturę. Dzięki jej owocom możemy latać, pływać, podróżować na dalekie dystanse, leczyć i zapobiegać chorobom, które dawniej nas obezwładniały, oraz funkcjonować w warunkach, które dawniej były niewyobrażalne i nieprzyjazne (np. w surowym klimacie). Zazwyczaj nie plasujemy roweru w tej samej kategorii, jest to wszakże prosta maszyna poruszana siłą mięśni, nie zaś cud nanotechnologii, chemii organicznej lub elektroniki. Naszym zdaniem niesłusznie. Rower jest bowiem niesłychanie wydajnym środkiem transportu. Klasyczne badanie (jego najważniejsze wyniki prezentujemy poniżej) porównało wydatek energetyczny niezbędny do pokonania jednego kilometra w świecie maszyn i zwierząt. Poruszający

się pieszo człowiek jest pod tym względem całkiem przeciętny – aby przesunąć kilogram swojego ciała o kilometr, potrzebuje mniej kalorii niż pies, ale więcej niż koń (jest to jeden z powodów, dla których te zwierzęta pełniły rolę pociągową). W istocie rzeczy, wydajność energetyczna naszego ruchu jest zbliżona do wydajności samochodu z silnikiem spalinywym i samolotu odrzutowego. Przewaga samochodu i samolotu wynika z wielkości, pojemności i ceny nośnika energii.

Posadzenie człowieka na rowerze zwiększa wydajność jego ruchu dziesięciokrotnie. Pod względem kosztu energetycznego pokonania kilometra nic w świecie przyrody nie może równać się z człowiekiem na rowerze. Jest to więc bardzo wydajny i łatwy sposób pokonywania niewielkich dystansów.

Jak popularny jest w Polsce rower?

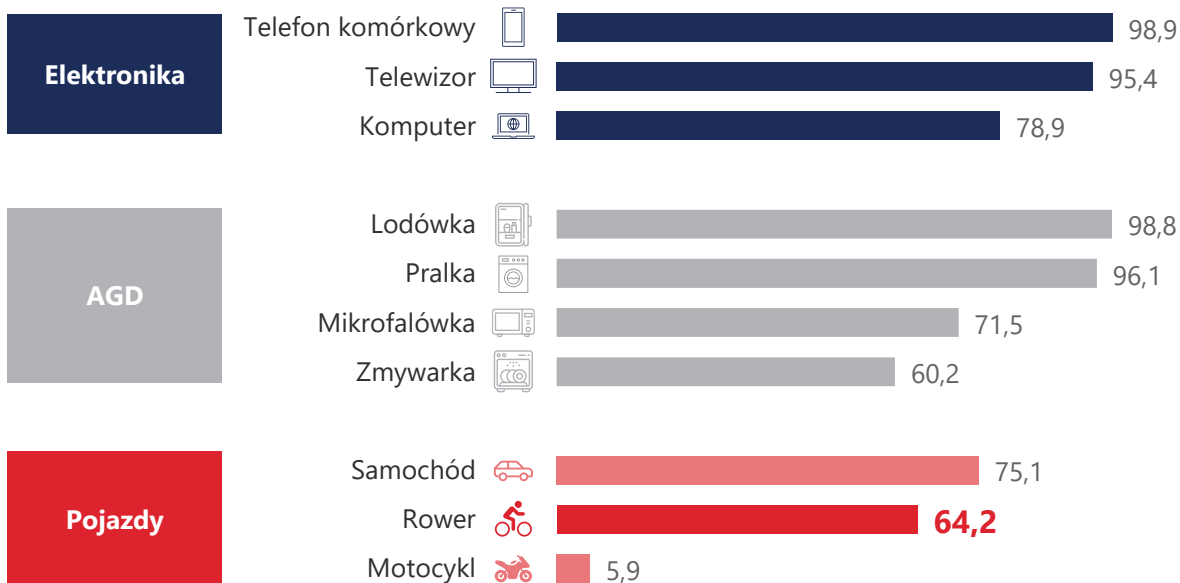
Nic więc dziwnego, że rower jest jednym z najpopularniejszych i najbardziej typowych dóbr trwałych posiadanych przez gospodarstwa domowe. Zdecydowana większość Polaków (ok. 95%) potrafi jeździć na rowerze. W większości (prawie 2/3) gospodarstw domowych można znaleźć przynajmniej jeden egzemplarz tego skromnego dwukołowca. W kategorii środków transportu jest jednym z najpopularniejszych (ustępując tylko samochodowi osobowemu). Z szerszego katalogu dóbr rower jest pod względem rozpowszechnienia porównywalny z mikrofalówką i zmywarką.

Odsetek gospodarstw domowych wyposażonych w rower jest w Polsce bardzo stabilny – według Badania Budżetów

Gospodarstw Domowych GUS od 20 lat oscyluje w granicach 60-65%. To, co zmienia się w czasie, to jego wykorzystywanie. Określenie, jak często Polacy jeżdżą na rowerze, jest nieco trudniejszym zadaniem niż mogłoby się to z pozoru wydawać, bo wiele zależy od zadanego pytania i innych aspektów badania, ale zebrane przez nas źródła wskazują, że wykorzystanie rowerów w ostatnich 20 latach rosło powoli, ale systematycznie. Regularnie na rowerze jeździ, w zależności od badania, 45-75% Polaków. Pomimo tej rozbieżności, czujemy się całkiem komfortowo ze stwierdzeniem, że większość z nas jeździ na rowerze i odsetek ten prawdopodobnie rósł w ostatnich dwóch dekadach.

Rower jest jednym z najpopularniejszych dóbr trwałych w polskich domach

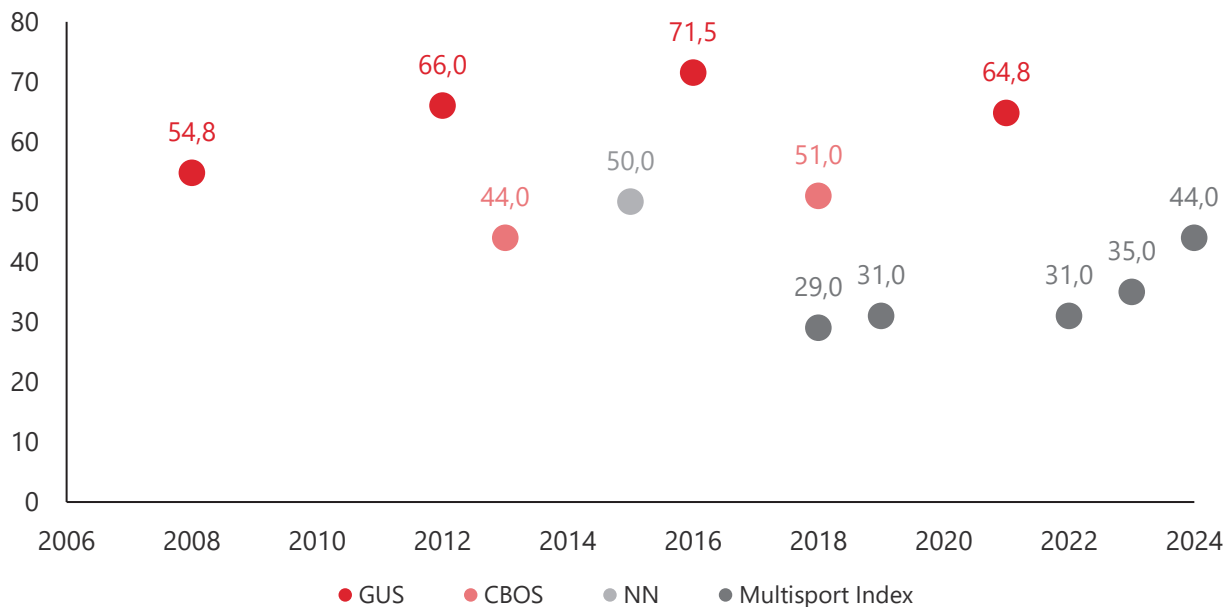
Odsetek gospodarstw domowych posiadających w 2024 roku dany sprzęt



Źródło: GUS, CBOS, NN, Multisport Index, Analizy Pekao

Szacunki popularności roweru mocno się różnią, ale pokazują systematyczny wzrost

Odsetek Polaków jeżdżących na rowerze wg różnych źródeł (%)



¹ Odsetki różnią się z uwagi na różnice w badanej populacji (GUS 5+, CBOS 18+, Eurostat 15+, NN – 20-55, Multisport – 18+ uprawiający jakikolwiek sport) oraz częstotliwość jeżdżenia (Eurostat – przynajmniej raz z tygodniu, GUS i CBOS – ostatni rok, Multisport – ostatnie 3 miesiące)
Źródło: GUS, CBOS, NN, Multisport Index, Analizy Pekao

Rower w życiu gospodarstwa domowego pełni dwojaką rolę i ich rozdzielenie w statystyce nie jest w pełni możliwe. Z roweru korzystamy bowiem w wolnym czasie, z wyboru, ale również z przymusu – bo jest najlepszym lub jedynym dostępnym sposobem przemieszczania się do pracy, szkoły, sklepu, itp. Ten drugi aspekt mierzy paneuropejskie badanie Eurostatu. Wg niego 28% Polaków przemieszcza się na rowerze.

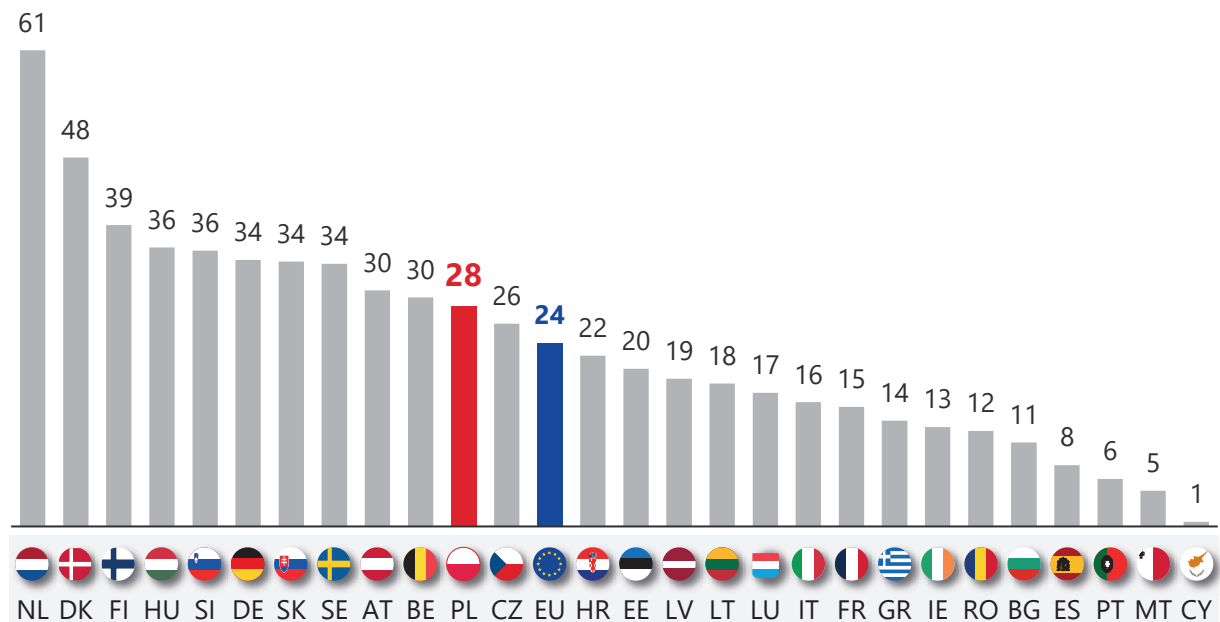
To plasuje Polskę w środku europejskiej stawki – dużo poniżej krajów tradycyjnie uznawanych za rowerowe potęgi (Holandia i Dania), ale znacznie powyżej państw południa Europy, gdzie klimat, geografia i kultura czynią ten sposób przemieszczania się

niepraktycznym (Malta, Cypr, Portugalia, Hiszpania).

Na całym kontynencie rower jest środkiem transportu, którego popularność w cyklu życia utrzymuje się długo. Zauważalny spadek jego wykorzystania pojawia się dopiero po przekroczeniu 65. roku życia, przy czym w Polsce spadek ten jest niego szybszy niż w krajach charakteryzujących się większą popularnością roweru. Można to zapewne wiązać z większym rozpowszechnieniem chorób przewlekłych i szybszym pogarszaniem się stanu zdrowia w tym punkcie życia. Tym niemniej, w zdecydowanej większości grup wieku pozycja roweru w Polsce jest tak samo mocna, jak w europejskiej stawce.

Polacy jeżdżą na rowerze częściej niż przeciętni Europejczycy...

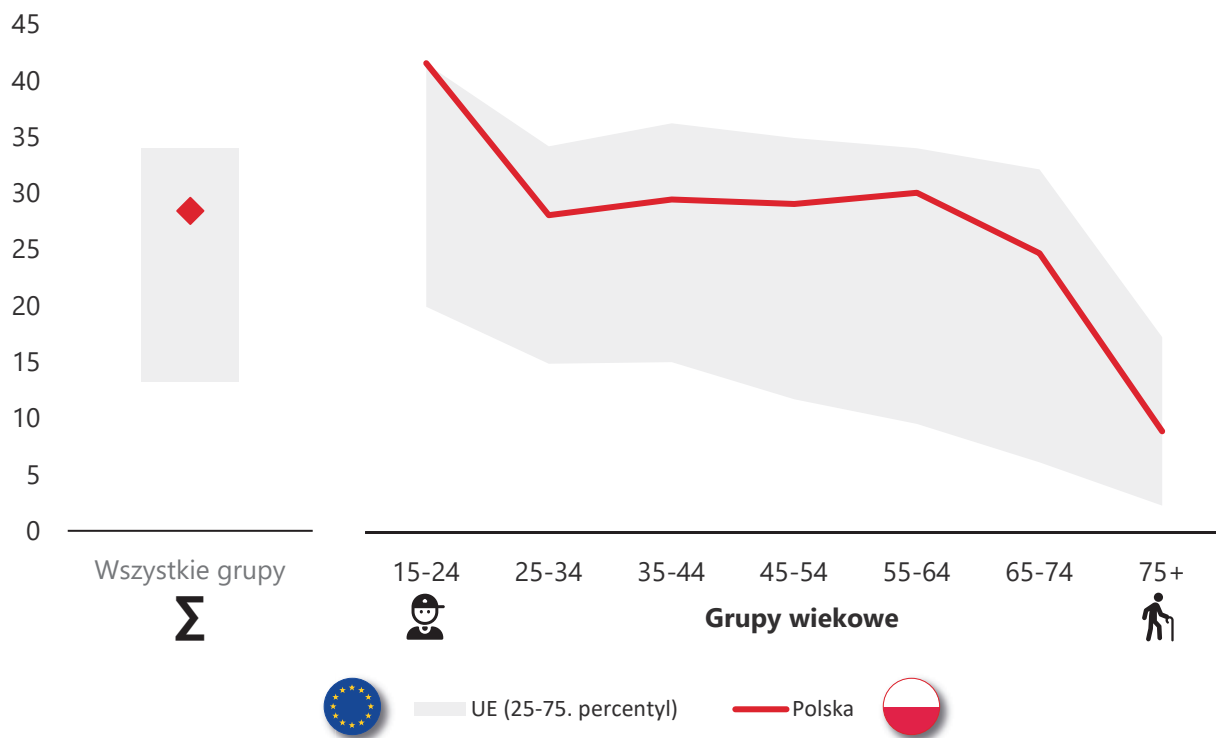
Odsetek przemieszczających się na rowerze w krajach UE według badania Eurostat (%), 2019



Źródło: Eurostat, Analizy Pekao

...widać to w każdej grupie wiekowej

Odsetek przemieszczających się na rowerze według grup wiekowych – Polska vs UE, 2019



Źródło: Eurostat, Analizy Pekao

Rower jako egalitarny środek transportu i rekreacji

Rower buduje mosty ponad wszelkimi podziałami. W świetle zgromadzonych przez nas danych, jeżdżenie na rowerze jest aktywnością łączącą Polaków z bardzo różnych grup. Nie ma znaczących różnic pomiędzy:

- kobietami i mężczyznami,
- osobami o różnym stanie cywilnym,
- mieszkańcami wsi, małych miast i wielkich metropolii,
- najbogatszymi i najbiedniejszymi,
- absolwentami uczelni wyższych i posiadaczami podstawowego wykształcenia.

Grupy te mogą różnić się (i prawdopodobnie różnią się) motywami i motywacjami stojącymi za wyborem roweru, ale egalitarność roweru jest dla nas fenomenalna. Żaden inny sport nie łączy popularności i egalitarności.



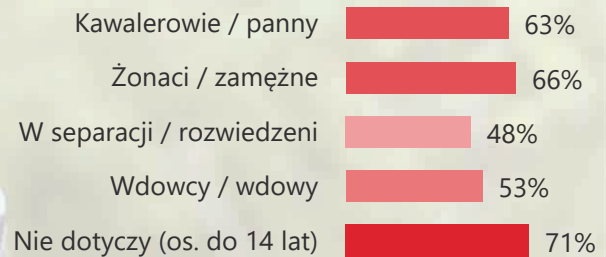
Kto jeździ na rowerze?

Odsetek jeżdżących na rowerze w zależności od cech socjodemograficznych (badanie GUS, 2021)

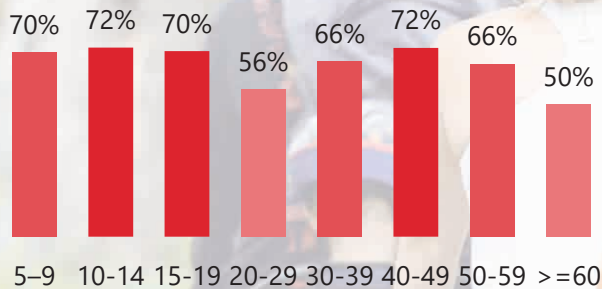
Wg płci



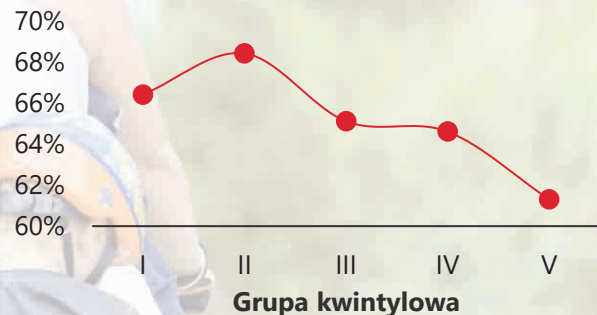
Wg stanu cywilnego



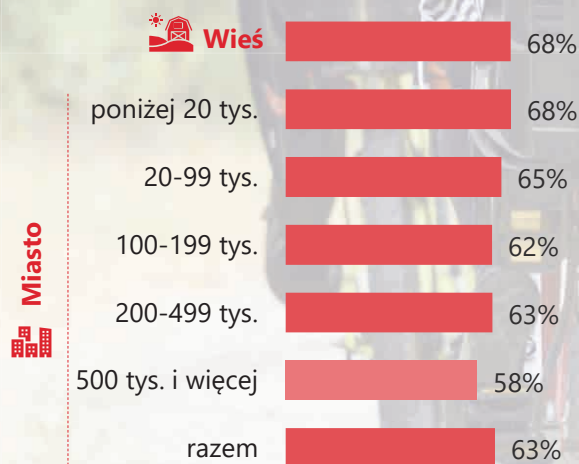
Wg wieku



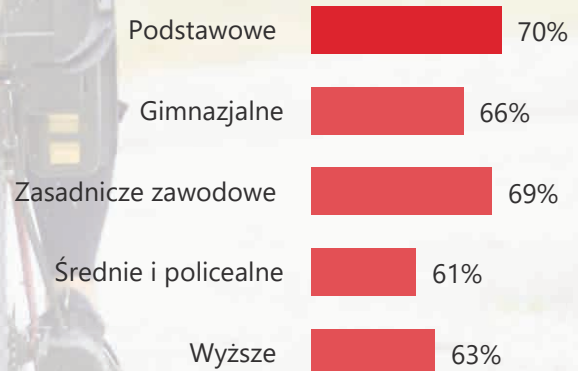
Wg dochodu



Wg miejsca zamieszkania



Wg wykształcenia



Źródło: GUS, Analizy Pekao

Nota prawna

Niniejsza publikacja (dalej „Publikacja”) przygotowana przez Departament Analiz Makroekonomicznych Banku Polska Kasa Opieki Spółka Akcyjna (dalej „Pekao S.A.”) stanowi publikację handlową i ma charakter wyłącznie informacyjny. Żadna z jej części nie stanowi podstawy do zawarcia jakiegokolwiek umowy lub powstania zobowiązania, w szczególności nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu Cywilnego. Publikacja nie stanowi rekomendacji udzielanej w ramach usługi doradztwa inwestycyjnego, analizy inwestycyjnej, analizy finansowej oraz innej rekomendacji o charakterze ogólnym dotyczącej transakcji w zakresie instrumentów finansowych, rekomendacji inwestycyjnej w rozumieniu Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 596/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r, w sprawie nadużyć na rynku ani porady inwestycyjnej o charakterze ogólnym dotyczącej inwestowania w instrumenty finansowe, a informacje w niej zawarte nie mogą być traktowane, jako propozycja nabycia jakichkolwiek instrumentów finansowych, usługa doradztwa inwestycyjnego, podatkowego lub jako forma świadczenia pomocy prawnej. Publikacja nie została przygotowana zgodnie z wymogami prawnymi zapewniającymi niezależność badań inwestycyjnych i nie podlega żadnym zakazom w zakresie rozpowszechniania badań inwestycyjnych i nie stanowi badania inwestycyjnego.

Przedstawiona w publikacji analiza oparta jest na informacjach publicznie dostępnych – do jej sporządzenia nie wykorzystano żadnych informacji poufnych. Pekao S.A. dołożył należytej staranności w celu zapewnienia, iż zawarte informacje nie są błędne lub nieprawdziwe w dniu ich publikacji, jednak Pekao S.A. ani jego pracownicy nie ponoszą odpowiedzialności za ich prawdziwość i kompletność jak również za jakiegokolwiek szkody powstałe w wyniku wykorzystania niniejszej publikacji lub zawartych w niej informacji. Pekao S.A. nie udziela w odniesieniu do niniejszej publikacji żadnych gwarancji, wyraźnych ani dorozumianych, dotyczących wartości handlowej, przydatności do określonego celu lub nienaruszania własności intelektualnej lub innego nienaruszania praw.

Niektóre treści objęte niniejszą publikacją mogą zawierać odesłania do stron internetowych i materiałów opracowanych przez podmioty trzecie. Pekao S.A. nie dokonuje weryfikacji takich stron internetowych i materiałów, w szczególności pod kątem ich prawdziwości i rzetelności zawartych w nich informacji, a wszelkie korzystanie z takich stron internetowych i materiałów następuje na wyłączne ryzyko i odpowiedzialność użytkownika. Odsyłanie przez Pekao S.A. w publikowanych treściach do zewnętrznych stron internetowych i materiałów nie oznacza również, że Pekao potwierdza lub podziela zawarte w nich poglądy i informacje.

Niniejsza publikacja może zawierać wypowiedzi prognozujące. Wypowiedzi te, oparte na bieżących planach, założeniach, ocenach, prognozach, oczekiwaniach oraz historycznych danych, jako odnoszące się do zdarzeń przyszłych są ze swej natury niepewne i obarczone ryzykiem błędu. Z tego względu nie stanowią one gwarancji przyszłych zdarzeń, sytuacji gospodarczej w ujęciu makroekonomicznym ani w odniesieniu do jakiegokolwiek konkretnego podmiotu lub grupy podmiotów, cen instrumentów finansowych lub jakichkolwiek przyszłych wyników i wskaźników finansowych. Wszelkie prognozy dotyczące poziomu kursów walutowych nie odnoszą się do instrumentów finansowych opartych o te kursy walutowe.

Informacje zawarte w tej publikacji są aktualne na datę utworzenia dokumentu i mogą ulec zmianie w przyszłości. Pekao S.A. nie zobowiązuje się do ich aktualizowania po dniu utworzenia dokumentu.

Pekao S.A. oświadcza, że jest animatorem rynku lub dostawcą płynności w odniesieniu do Skarbowych Papierów Wartościowych wyemitowanych przez Ministerstwo Finansów oraz dokonuje transakcji na Skarbowych Papierach Wartościowych na własny rachunek. Pekao S.A. na mocy zawartych umów pełni funkcję Dealera Rynku Pieniężnego oraz Dealera Skarbowych Papierów Wartościowych.

Departament Analiz Makroekonomicznych jest wydzieloną jednostką organizacyjną, niezależną od jednostki zawierającej w imieniu Banku transakcje na instrumentach finansowych. Jednocześnie wprowadzone wewnętrzne rozwiązania administracyjne oraz bariery informacyjne mają na celu zapobieganie konfliktom interesów. Wynagrodzenie pracowników sporządzających Publikację nie jest i nie będzie bezpośrednio lub pośrednio powiązane z wynikami finansowymi uzyskiwanymi przez Pekao S.A. w ramach transakcji na instrumentach finansowych. Pracownicy sporządzający Publikację nie są zaangażowani kapitałowo w instrumenty finansowe będące przedmiotem Publikacji oraz nie pełnią żadnej funkcji w organach emitenta oraz nie otrzymują od niego wynagrodzenia. Zgodnie z najlepszą wiedzą pracowników sporządzających Publikację, nie występują powiązania, które mogłyby rodzić konflikt interesów.

Niniejsza publikacja nie jest przeznaczona do użytku prywatnych inwestorów. Decyzja inwestycyjna w odniesieniu do papieru wartościowego, produktu finansowego lub inwestycji powinna być podjęta na podstawie opublikowanego prospektu emisyjnego lub kompletnej dokumentacji dla papieru wartościowego, produktu finansowego lub inwestycji. Ostateczna decyzja zawarcia transakcji należy wyłącznie do inwestora. Pekao S.A. nie występuje w roli pośrednika ani przedstawiciela inwestora. Przed zawarciem każdej transakcji inwestor powinien, nie opierając się na informacjach przekazanych przez Pekao S.A., określić jej ryzyko, potencjalne korzyści oraz straty z nią związane, jak również w szczególności charakterystykę, konsekwencje prawne, podatkowe i księgowo-transakcyjne oraz konsekwencje zmieniających się czynników rynkowych, a także w sposób niezależny ocenić czy jest w stanie sam lub po konsultacjach ze swoimi doradcami podjąć takie ryzyko.

Nadzór nad działalnością Pekao S.A. sprawuje Komisja Nadzoru Finansowego.

Powielanie bądź publikowanie niniejszego dokumentu lub jego części bez pisemnej zgody Pekao S.A. jest zabronione.



Bank Pekao

Ciekawi świata. Mobilni w życiu.



SPRAWDŹ
[PEKAO.COM.PL/PODROZE](https://pekao.com.pl/podroze)

Departament Analiz Makroekonomicznych

Dr Ernest Pytlarczyk, CFA, Główny Ekonomista

Zespół Analiz i Prognoz Rynkowych

Dr Piotr Bartkiewicz, CFA
piotr.bartkiewicz@pekao.com.pl

Kamil Łuczkowski
kamil.luczkowski@pekao.com.pl

Dr Karol Pogorzelski
karol.pogorzelski@pekao.com.pl

Aleksandra Beśka
aleksandra.beska@pekao.com.pl

Sebastian A. Roy
sebastian.roy@pekao.com.pl

Zespół Analiz Sektorowych

Krzysztof Mrówczyński,
Kierownik Zespołu
krzysztof.mrowczynski@pekao.com.pl

Marcin Gancarz
marcin.gancarz@pekao.com.pl

Paweł Kowalski
pawel.kowalski2@pekao.com.pl

Ewa Kurek
ewa.kurek@pekao.com.pl

Wiktor Mrozowski
wiktor.mrozowski@pekao.com.pl

Grzegorz Rykaczewski
grzegorz.rykaczewski@pekao.com.pl