

# Naczepowa koniunktura

Dariusz Piernikarski

*Naczepy kurtynowe pojawiły się na rynku środków transportu około 30 lat temu jako zupełna nowość. W ciągu tego czasu utworzyły najszybciej rozwijający się sektor przemysłu pojazdów ciągnionych. Mimo że koniunktura w transporcie zmienną jest, popyt na naczepy kurtynowe nie słabnie.*

**D**ane liczbowe opisujące wymianę towarową pomiędzy siedmioma największymi państwami europejskimi wskazują na stałą tendencję wzrostową od końca czwartego kwartału 2012 r., co powinno przekładać się na rosnące zapotrzebowanie na transport drogowy i dawać nadzieję na lepsze wyniki sprzedaży pojazdów użytkowych w roku bieżącym. Ale czy tak jest w rzeczywistości?

W ciągu ostatnich 12 miesięcy wskaźniki dotyczące stanu zachodnioeuropejskiej gospodarki zostały obniżone. Mimo że Niemcy i Belgia osiągnęły poziom sprzed recesji w zakresie wzrostu pkb,



a Francja i Wielka Brytania najprawdopodobniej uczynią to w 2014 r., to uważana za mocną gospodarka holenderska będzie odrabiać straty do 2017 r., a Hiszpanii oraz Włochom zajmie to jeszcze dłużej.



Naczepa kurtynowa Krone ProfiLiner TIR wyposażona jest w zapięcie celne



Naczepa Schmitz Cargobull S.CS Mega z układem szybkiego odsuwania kurtyny

Biorąc pod uwagę popyt na naczepy, ważnym czynnikiem jest poziom inwestycji na tych siedmiu największych rynkach gospodarczych – niestety powraca on do poziomu przedkryzysowego znacznie wolniej niż produkt krajowy brutto. Ocenia się, że najszybciej poziom inwestycji będzie wzrastać w Niemczech i Wielkiej Brytanii, jednak ten przedzałamania gospodarczego zostanie osiągnięty nie wcześniej niż w 2015 r.



W najnowszej naczepie kurtynowej Wielton postawiono na praktyczność rozwiązań i wygodę obsługi

## Na Zachodzie bez zmian?

Zapotrzebowanie na transport drogowy w Europie Zachodniej wyrażone w pracy przewozowej (tonokilometry) wykazywało tendencję spadkową w 2012 r. Od 2006 r. spadek ten wyniósł 16,6%. W uproszczeniu oznacza to, że mniej naczep jest potrzebnych do przewiezienia towarów niż siedem lat temu, dlatego obserwujemy spadek liczebności paru pojazdów (naczep) niemal w każdym z krajów Europy Zachodniej. Liczebność spada również dlatego, że zapotrzebowanie na pojazdy nowe jest mniejsze niż wymiana taboru wymaganego do utrzymania obecnej liczebności flot transportowych. Sytuacja taka nigdy nie miała miejsca w perspektywie historycznej, tj. od momentu wprowadzenia naczep na rynek – liczba naczep zawsze co roku wzrastała, niezależnie od trwających kryzysów gospodarczych czy spowolnień gospodarczych.

Nowe prognozy opublikowane niedawno przez agencję CLEAR wskazują,

że popyt na naczepy w krajach Europy Zachodniej, mimo że w pierwszej połowie roku obniżył się o 7,1%, w drugiej połowie roku może wzrosnąć o 12,6%. W efekcie analitycy CLEAR prognozują, że na koniec roku 2013 w tej części Europy nastąpi wzrost sprzedaży o 1,8%.

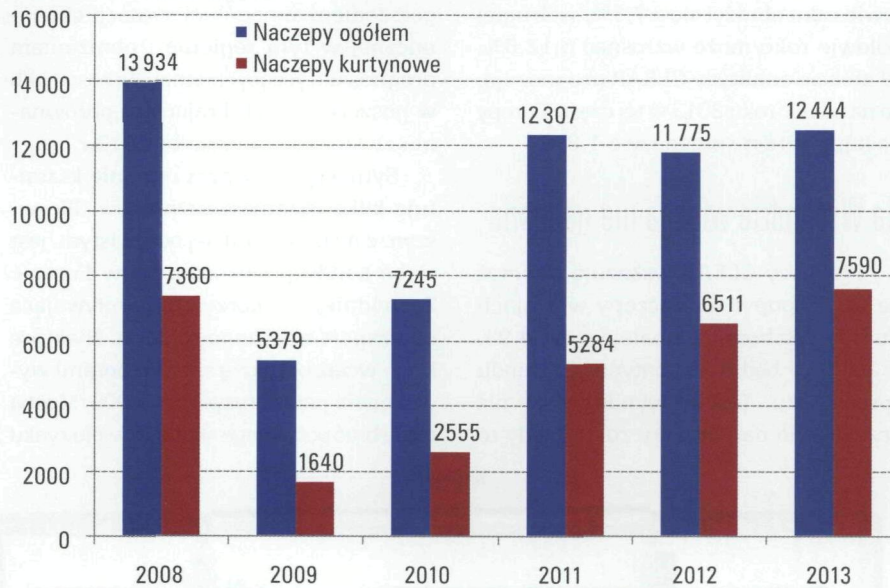
## Na Wschodzie wiosna nie nadeszła

Prognozy CLEAR wskazują również na to, że popyt na naczepy w krajach Europy Wschodniej zmaleje o ok. 4,9% w 2013 r. – będzie to kontynuacja trendu sprzed roku. Jest to wynik gorszy niż oczekiwano na początku roku, kiedy to

liczono na niewielką stopę wzrostu rynku naczepowego. Spowodowane jest to pogorszeniem się ogólnej sytuacji ekonomicznej w tym regionie i obniżeniem prognoz dotyczących stopy wzrostu pkb w poszczególnych krajach w porównaniu ze stanem z początku 2013 r.

Sytuację w naszym regionie kształtuje kilka istotnych czynników. Pierwszym z nich, najbardziej oczywistym, jest słaba kondycja gospodarcza w Europie Zachodniej, niekorzystnie wpływająca na eksport z naszego regionu. Niektóre kraje wciąż borykają się z kłopotami wywołanymi przez kryzys roku 2009. Można także brać pod uwagę skutki rozwoju rynku >

Sprzedż nowych naczep w Polsce w latach 2008–2013, w tym naczep kurtynowych i skrzyniowo-plandekowych (dane dla 2013 r. – prognoza)



> „na wyrost” i „przeprzanej” koniunktury w okresie boomu lat 2004–2008 – niektóre firmy transportowe nadal dysponują dużą ilością niewyeksplotowanego sprzętu, który pozwala im na sprawną realizację zadań transportowych. W przypadku naczep nie są wprowadzane żadne nowe normy, które w istotny sposób wymuszałyby modernizację taboru, jak to obserwujemy w przypadku samochodów ciężarowych, gdzie nastąpił widoczny wzrost popytu w związku z nadejściem normy Euro VI. Na niektórych rynkach w pewnym zakresie odczuwalny jest także wpływ niestabilnej sytuacji politycznej, działający hamująco na decyzje inwestycyjne.

W niektórych krajach mimo niekorzystnej sytuacji ekonomicznej liczba zarejestrowanych naczep wzrasta ze względu na zapotrzebowanie na transport międzynarodowy, obsługę zewnętrznej wymiany handlowej (import–eksport) oraz ruchu tranzytowego. Nie przeszkadza temu stagnacja czy nawet spadek zapotrzebowania na transport krajowy, regionalny. Przykładem państw, w których taka sytuacja panuje, są Polska, Słowenia i Węgry.

Państwa, w których negatywna korekta prognoz jest największa, to Rosja i Ukraina. Ocenia się, że to właśnie te dwa państwa będą odpowiadać za uśredniony wynik końcowy, czyli spadek sprzedaży naczep w Europie Wschodniej w 2013 r. Podobnie niekorzystny kierunek jest zauważalny także w Bułgarii, Chorwacji, Estonii i Rumunii. Państwa, które unik-

Naczepa typu Kögel Mega przystosowana do przewozów na platformach kolejowych to przykład dążenia do uzyskania najbardziej uniwersalnych możliwości przewozowych



nęły trendu spadkowego, to Łotwa, Litwa oraz Słowenia – choć przewidywany wzrost sprzedaży będzie raczej w niewielkim zakresie.

Prognozy analityków wskazują, że ta niekorzystna sytuacja powinna może przeciągnąć się jeszcze na rok 2014, natomiast już w następnym okresie, tj. 2015–2017, powinien nastąpić odczuwalny wzrost zapotrzebowania na naczepy. Oczekuje się, że właśnie wtedy popyt na rynku Europy Wschodniej powróci do poziomu sprzed kryzysu roku 2009.

## Naczepy w Polsce jednak na plusie

Przypomnijmy, że w roku 2012 (dane liczbowe dotyczące rynku polskiego podajemy za statystykami CEPIK) do polskich użytkowników trafiło w sumie 11 775 naczep różnych typów. Najliczniejszą grupę (6511 szt., 55%) stanowią oczywiście naczepy kurtynowe i skrzyniowo-plandekowe, naczepy izotermiczne (oraz chłodnie) to 16% (1899 szt.), naczepy samowładowcze – 15% sprzedaży (1815 szt.).

W ubiegłym roku najmocniejszą pozycję na rynku polskim pod względem udziałów rynkowych we wszystkich grupach produktowych łącznie miał Schmitz Cargobull – 25,5%, na drugiej pozycji uplasowało się Krone z udziałem 22,3%,

trzecie miejsce miał Wielton – 13,9%. Jeśli weźmiemy pod uwagę pojazdy wykorzystywane najczęściej w transporcie dalekobieżnym (czyli naczepy kurtynowe i skrzyniowo-plandekowe), to spośród sprzedanych 6511 szt. Krone dostarczyło 2237 naczep (34,4%), Kögel – 1228 (18,9%), Schmitz Cargobull 1168 (17,9%), a Wielton 784 (12%). Ci czterej producenci od lat są niekwestionowanymi liderami rynku, w ubiegłym roku ich łączny udział w omawianej grupie produktowej wyniósł aż 83,2%. Warto

Naczepy kurtynowe do przewozu kręgów z tzw. coil muldą to odpowiedź producentów na zapotrzebowanie na pojazdy specjalistyczne – na zdjęciu pojazd z oferty Kässbohrer



jeszcze odnotować ubiegłoroczne niezłe wyniki austriackiej firmy Schwarzmüller (370 szt., 5,7%) oraz niemieckiego Kässbohrera (271 szt., 4,2%).

W bieżącym roku w trzech kwartałach (styczeń–wrzesień 2013) sprzedano w Polsce w sumie 8296 nowych naczepek, w tym 5060 naczepek kurtynowych i burtofiranek, 1296 izoterm i chłodni oraz 896 wywrotek. Jeśli porównamy to z wynikami sprzedaży w analogicznym okresie roku 2012, to stwierdzimy wzrost sprzedaży kurtynek o 7,7% r/r (rok do roku), spadek sprzedaży izoterm o 10% oraz wręcz drastyczny spadek sprzedaży naczepek samowyladowczych o 37,1%. Patrząc na dotychczasowe wyniki czołowych producentów, warto odnotować umocnienie się Krone na pozycji lidera sprzedaży naczepek kurtynowych (38% udziału w tej grupie produktowej), na drugim miejscu jest Schmitz Cargobull (18,3%), Wielton wzmocnił się na trzeciej pozycji (udział 14,9%), choć producentowi z Wielunia deprecze po piątach firma Eurotrailer będąca polskim przedstawicielem Kögel Trailers (14,1%). W naczepekach izotermicznych niezmiennie do-

minują pojazdy Schmitz Cargobull (86,1% udziału), w sprzedaży naczepek wywrotek (choć pozostawia ona ilościowo wiele do życzenia) o prymat w tej grupie ostro walczą tacy producenci, jak Bodex, Feber, Kempf, Mega, Schmitz Cargobull i Wielton – tu nie można mówić o wyraźnej przewadze żadnej z firm.

Analiza statystyczna dotychczasowych wyników pozwala na postawienie prognozy sprzedaży w 2013 r. – łącznie może to być ok. 12 444 naczepek, w tym 7590 kurtynowych, 1944 chłodnie i izotermie oraz 1344 naczepek samowyladowcze. Widzimy zatem, że dla naszego rynku prognozowany jest wzrost sprzedaży naczepek o ok. 5,9%, sprzedaż naczepek kurtynowych może wrosnąć aż o 16,6%, chłodni o 2,4%, niestety prognozowany spadek sprzedaży naczepek samowyladowczych wyniesie 26%, co potwierdza bardzo niekorzystną koniunkturę na polskim rynku budowlanym. Sprzedaż naczepek w Polsce w latach 2008–2013 we wszystkich grupach produktowych przedstawiono na wykresie. Na tym tle pokazano sytuację w grupie naczepek kurtynowych i skrzyniowo-plandekowych. ■

## ▶ Summary

The new forecasts published recently by the agency CLEAR indicate that the demand for semi-trailers in Western Europe fell by 7.1% in the first half of the year but in the second half of the year may grow by 12.6%. The analysts from CLEAR predict that by the end of 2013 in this part of Europe sales will grow by 1.8%. Between January and September 2013 a total of 8296 new semi-trailers were sold in Poland, including the 5060 curtainsiders, 1296 reefers, and 896 tippers. In comparison to the same period of 2012 curtainsiders sales increased by 7.7% y/y (year on year), sales of isotherms and reefers declined by 10% and we observe a drastic decline in sales of tippers by 37.1%.