

Pomatu do przodu

Ponieważ mamy czas podsumowań, nieco uwagi należy się także producentom nacze-
p. Wszak to one dźwigają na swoich „barkach” większość ładunków wożonych przez polskich przewoźników. Prezentujemy dane obejmujące jedynie rejestracje stałe. Nie uwzględniamy pojazdów pozostających na rejestracji czasowej, które najczęściej przeznaczone są na eksport. Dopiero w kraju docelowym są rejestrowane na stałe.

Według danych Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP), jakie pod koniec stycznia opublikował Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego w 2013 r. zarejestrowano w naszym kraju 67.079 nowych przyczep i nacze-
p wszystkich rodzajów. W porównaniu do roku poprzedniego łączna liczba ich nowych rejestracji wzrosła o 2,5%. W całej grupie tych pojazdów wyróżniono ponad 15 tysięcy przyczep i nacze-
p ciężarowych i specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 t (22,4% udziałów w rynku), blisko 38,7 tysięcy przyczep lekkich (57,6%) i 7,6 tysięcy przyczep rolniczych (11,3%). Liczba rejestracji nowych przyczep i nacze-
p o DMC powyżej 3,5 t wzrosła o 14,5%, natomiast w pozostałych grupach odnotowano niewielki spadek odpowiednio o 1% i 2,4%. Wszystkie te liczby nie obejmują tzw. rejestracji czasowych.

Z MINUSÓW NA PLUSY

W 2013 r. zarejestrowano ponad 15 tysięcy nowych przyczep i nacze-
p ciężarowych o DMC powyżej 3,5 t. Po dwóch dynamicznych latach (2010-2011) odbudowywania rynku po załamaniu z 2009



EWT, polski przedstawiciel Schmitz Cargobull, po raz kolejny został królem polskiego rynku nacze-
p, ale po piętach mocno depcze mu inny niemiecki producent – Krone.



Naczepy austriackiego Bergera dokonały najbardziej spektakularnego skoku – o niemal 133% w skali jednego roku. A trzeba dodać, że jest to produkt wysublimowany technicznie i nietani.

roku i niewielkim przyhamowaniu wzrostu liczby pierwszych rejestracji w 2012 roku (o 2,4%) do poziomu 13.120, ubiegły rok zakończył się liczbą 15.019 nowych rejestracji, na poziomie wyższym o 14,5% w stosunku do 2012 roku. W pierwszym kwartale 2013 r. obserwowano jednak spadek sprzedaży (-2%), dopiero kolejne

miesiące przyniosły zdecydowane wzrosty. W drugim kwartale wzrost wyniósł 11%. W głównej mierze wywołany był zmianą przepisów pod koniec czerwca 2013 r., związanych z wdrażaniem dyrektywy ramowej ds. homologacji (2007/46/WE). Od 22 czerwca zmieniły się wymogi co do przedkładanych dokumentów, jak i wprowadzono

likwidację uproszczonej zasady rejestracji jednej sztuki, m.in. pojazdów SAM na podstawie badania technicznego. Trzeci i czwarty kwartał zakończyły się rezultatami wyższymi, liczonymi rok do roku, odpowiednio o 22% i 28%. Całą grupę rejestracji pojazdów tego rodzaju o DMC powyżej 3,5t ciągnęła w górę sprzedaż nacze-
p,

Pierwsze rejestracje NOWYCH przyczep i nacze* o DMC>3,5T, udział w rynku %

Pozycja	Marka	Rok narastająco styczeń-grudzień				zmiana % r/r
		2013		2012		
		ogółem	udział %	ogółem	udział %	
1	SCHMITZ CARGOBULL	3542	23,58%	3006	22,91%	17,8%
2	KRONE	3318	22,09%	2627	20,02%	26,3%
3	WIELTON	2062	13,73%	1644	12,53%	25,4%
4	KOEGEL	1286	8,56%	1263	9,63%	1,8%
5	SCHWARZMUELLER	366	2,44%	379	2,89%	-3,4%
6	BODEX	359	2,39%	357	2,72%	0,6%
7	KAESSBOHRER	336	2,24%	283	2,16%	18,7%
8	ZASŁAW	275	1,83%	329	2,51%	-16,4%
9	KEMPF	253	1,68%	264	2,01%	-4,2%
10	INTER CARS - FEBER	223	1,48%	245	1,87%	-9,0%
11	MEGA	211	1,40%	220	1,68%	-4,1%
12	GNIOTPOL	208	1,38%	186	1,42%	11,8%
13	KONAR	193	1,29%	153	1,17%	26,1%
14	FLIEGL	185	1,23%	97	0,74%	90,7%
15	BERGER	170	1,13%	73	0,56%	132,9%
16	SAM	144	0,96%	132	1,01%	9,1%
17	FFB FELDBINDER	136	0,91%	138	1,05%	-1,4%
18	MAGYAR	125	0,83%	66	0,50%	89,4%
19	TRAMP TRAIL	109	0,73%	116	0,88%	-6,0%
20	STAS	100	0,67%	79	0,60%	26,6%
	Pozostałe	1418	9,44%	1463	11,15%	-3,1%
	OGÓŁEM	15019	100%	13120	100%	14,5%

*/ bez rejestracji czasowych Źródło: analizy PZPM na podstawie CEP (MSW)

które stanowiły 89,5% wszystkich zarejestrowanych w tym segmencie. Zarejestrowano ich 13.443, to jest o 16,4% więcej niż w 2012 roku. Towarzystwo to również przyspieszonej w tym samym czasie rejestracji samochodów ciężarowych, w tym ciągników samochodowych w liczbie 14.253 (+20%).

Przyspieszone rejestracje samochodów ciężarowych w ubiegłym roku spowodowane były zmianą przepisów homologacyjnych związanych z wymaganiami od stycznia 2014 wyższej normy Euro 6 przy rejestracji nowych samochodów ciężarowych. Sprzyjała temu nieznaczna poprawa nastrojów ogólnogospodarczych, choć ciągle nie widać jeszcze bardzo wyraźnego odbicia w transporcie drogowym.

KRÓLOWE RYNKU

W grupie nowych przyczep i nacze o DMC powyżej 3,5 t, na szczycie rankingu marek pozostaje

niezmiennie od 2010 roku czwórka mocnych marek. W 2013 nic się tu nie zmieniło. Pierwszy, niemiecki Schmitz Cargobull, z liczbą 3542 zarejestrowanych pojazdów (+536 szt., +17,8% wzrostu w stosunku do 2012 r.) wypracował 24% udział w rynku. Drugie jest również niemieckie Krone, które sprzedało 3318 pojazdów (+691 szt., +26,3%), co dało 22% udziału, a trzeci polski Wielton – 2062 szt. (+418, +25,4%) zwiększył udział do blisko 14%. Czwarty pozostał niemiecki Köegel z liczbą 1286 pojazdów i utrzymał 8,6% udziału, wyprzedzając o 920 pojazdów kolejną na liście markę – austriackiego Schwarzmüllera. W tym czasie z rejestracją czasową pozostawało w polskich rejestracjach 2995 przyczep i nacze o DMC powyżej 3,5 t, czyli mniej o 24,6% niż w 2012 roku. W przeważającej części pojazdy te zostały przeznaczone dla zagranicznych odbiorców. Wśród nich na czele

był Wielton – 1925 szt., następnie Bodex – 440 szt., Mega – 106 i Kässbohrer – 94.

W ciągu całego 2013 roku najwięcej nacze o DMC powyżej 3,5 t na stałe zarejestrował Schmitz Cargobull – 3525 (+18,1%), następnie Krone – 3312 (+26,3%). Trzeci był Wielton, który rejestrując 1691 nacze wypracował największy wzrost o 38,7% w skali roku. Czwarty Köegel zakończył ubiegły rok na poziomie o 1,7% wyższym niż w 2012 roku. Warto też zwrócić uwagę na to, że polscy przewoźnicy w swoich decyzjach zakupowych kierują się już nie tylko ceną pojazdów, ale także oferowaną przez ich producentów jakością i renomą. Dotyczy to także nacze. W tym kontekście nie dziwi niezmiennie od lat przewodnictwo dwóch niemieckich gigantów – Schmitza i Krone, a także polskiego Wieltonu, które po kryzysowych latach znów notują duże roczne przyrosty sprzedaży (pierwszy o 17,8%,

drugi o 26,3, trzeci o 25,6%). Warto jednak zwrócić uwagę na ogromny skok sprzedaży austriackiego Bergera (głównym akcjonariuszem jest jeden z najlepszych kierowców w historii Formuły 1 – Gerhard Berger), którego wysublimowane technicznie, bardzo lekkie, a więc dysponujące większą o ok. 2 t ładownością naczepy bardzo chętnie kupują np. firmy zajmujące się transportem stali. Polskie przedstawicielstwo, poznańska firma 4MB ulokowała ich na naszym rynku o 132,9% (!!!) więcej niż w 2012 roku. 170 sprzedanych nacze pozwoliło jej wprawdzie na zajęcie w rankingu liczby rejestracji dopiero 15 miejsca, ale takiej dynamiki konkurencja może tylko pozazdrościć.

PLANDEKI, POTEM CHŁODNIE...

Wśród nacze z tego segmentu największą grupę – 8149 szt. stanowiły zgodnie z nazewnictwem danych rejestracyjnych platformy i skrzynie, na które w przeważającej części składają się branżowo określane zabudowy kurtynowe i skrzyniowe, w tym skrzyniowo-planekowe. Stanowiły one łącznie blisko 61%, podczas gdy w roku poprzednim 56,4%. Grupa ta zwiększyła się na przestrzeni roku o 25%. W grupie 2300 furgonów znalazło się m.in. 2089 chłodzi i izoterm, których sprzedaż była wyższa o 6% niż w roku poprzednim. W ciągu 2013 roku wśród nacze ciężarowych powyżej 3,5 t zarejestrowano ponad 11% wywrotek (1518). W tej grupie, jako jedynej z głównych, odnotowano spadek (-13,6%), a ich udział zmniejszył się o prawie 4 punkty procentowe. Wśród innych podrodzajów 27% stanowiły nacze do przewozów kontenerów (225 szt.). Wśród przyczep ciężarowych powyżej 3,5 t w 2013 blisko 66% stanowiły przyczepy kurtynowe i skrzyniowe (1036) (podrodzaj platforma lub skrzynia). W grupie inne znalazły się 143 przyczepy do przewozów kontenerów.

(rum)

Fot. SchmitzCargobull,
Sławomir Rummel