

Stabilnie w naczepach

Ponieważ mamy czas podsumowań, uwaga należy się także producentom naczep, które dźwigają – dosłownie – na swoich podłogach sukces polskiego transportu. Prezentujemy dane obejmujące jedynie rejestracje stałe. Nie uwzględniamy pojazdów pozostających w Polsce na rejestracji czasowej. Są produkowane w naszym kraju, ale najczęściej przeznaczone na eksport. Dopiero w kraju docelowym są rejestrowane na stałe. Dane zaczerpnęliśmy z raportu Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. Został on opracowany na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów prowadzonej przez MSW.

W 2014 roku w ewidencji przybyło 56.935 nowych przyczep i naczep wszystkich rodzajów, to jest mniej o 15,1% niż w 2013 r. W tym czasie grupa przyczep i naczep o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t osiągnęła 10,1% wzrostu. Przełożyło się to na 16.536 ich nowych rejestracji w całym minionym roku. Stało się tak głównie dzięki dobrej sprzedaży naczep ciężarowych (+11,0%), podążającej za dobrą sprzedażą ciągników samochodowych (12 887 szt.), która w 2014 co prawda nie osiągnęła rekordowego poziomu z poprzedniego roku, ale była zdecydowanie wyższa (+9; +10%) niż w latach 2011 i 2012. Całą grupę przyczep i naczep wszystkich rodzajów ciągnęły w tym samym czasie w dół nowe rejestracje przyczep lekkich, które wyniosły 29.632 (-23,4%) i ciężarowych przyczep rolniczych 5791 (-23,8%).

DOBRY GRUDZIĘŃ

Bardzo dobrym miesiącem dla producentów naczep i przyczep był grudzień 2014. Zarejestrowano w nim 3574 nowe przyczepy i naczepy wszystkich rodzajów. Liczba nowych rejestracji całej grupy wzrosła o blisko jedną siódmą w porównaniu z analogicznym miesiącem poprzedniego roku (+15,1%) i była bliska poziomowi z listopada (-3,6%). W głównych segmentach przyczep odnotowano wzrost rok do roku. Wśród naczep ciężarowych wyhamował spadek (+2,9% r/r) obserwowany w poprzednich miesiącach ostatniego kwartału ubiegłego roku, jednak cały ostatni

kwartał był gorszy o 12,3% niż rok wcześniej. Trzeba jednak tu przypomnieć, że przyspieszone rejestracje ciągników siodłowych pod koniec 2013 roku i potrzebnych do nich naczep spowodowane były zmianą przepisów homologacyjnych związanych z wymaganiem od stycznia 2014 wyższej normy Euro 6 przy rejestracji nowych samochodów ciężarowych.

W grudniu w ewidencji wyróżniono 976 przyczep i naczep o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, tj. o 4 sztuki mniej niż przed rokiem (-0,4%) oraz o 310 sztuk (-24,1% m/m) mniej niż w listopadzie 2014. Udział tej grupy zmniejszył się w ostatnim miesiącu do 27,3%, gdy miesiąc wcześniej stanowiły one 35%. Przyczepy lekkie, które zawsze stanowią najbardziej liczną grupę, w grudniu stanowiły niemal 50% sprzedaży. W ostatnim miesiącu roku 2014 zarejestrowano ich 1785, czyli mniej niż w listopadzie o 13 szt. (-0,7%) i więcej o 15,5% (240 szt.) niż w poprzednim roku. Najwyższe tempo wzrostu (poza nieliczną grupą przyczep specjalnych (+132,4%) utrzymało się w grupie ciężarowych przyczep rolniczych. W grudniu przybyło ich 395, to jest o 33,4% więcej niż rok wcześniej i więcej o 47,4% (+127szt.) niż miesiąc wcześniej. Przyczep zarejestrowano o 19 mniej, a naczep o 15 więcej niż w grudniu 2013 r. Odpowiednio 114 (-14,3%) i 862 (+1,8%).

NACZEPY

W 2014 r. przybyło 16.536 nowych przyczep i naczep o DMC



Krone o 73 sztuki wyprzedziło odwiecznego rywal. Główna w tym zasługa rodziny naczep Profi Liner, które bardzo łatwo jest dostosować do niemal każdego zadania transportowego.



Schmitz Cargobull sprzedaje na naszym rynku najwięcej naczep chłodni, ale w nadzrzu ma też broń, która może mu pomóc w walce o odzyskanie pozycji lidera – nowej generacji naczepy kurtynowe Genios.

powyżej 3,5 t, tj. więcej o 10,1% (+1517 szt.) niż rok wcześniej. W tej liczbie 14.923 (+11,0%) to naczepy. Na szczycie rankingu marek w tej grupie DMC za 2014 r. nastąpiła zmiana – po kilku latach „pościgu” producent, który zajmował drugie miejsce, wsoko-

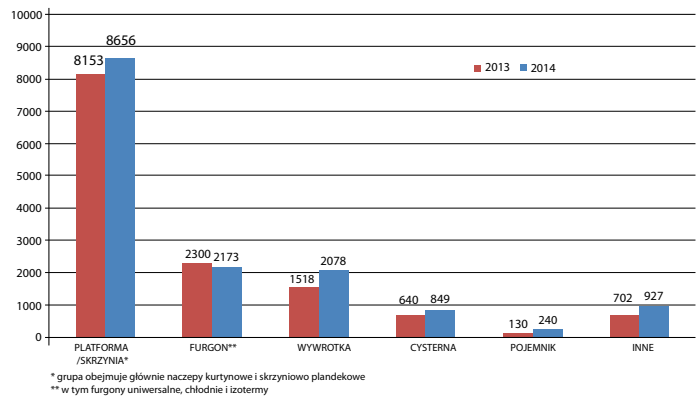
czył na najwyższe podium. Chodzi o niemiecką firmę Krone. W tej grupie zarejestrowano 3629 jej pojazdów. To więcej o 9,6% w skali roku. Jej udział rynkowy wyniósł 24,32%. Niewiele do nowego lidera – tylko 73 sztuki – stracił lokujący się na drugiej pozycji,

Pierwsze rejestracje NOWYCH nacze^{*} o DMC>3,5T, udział w rynku %

Pozycja	Marka	Rok narastająco styczeń–grudzień				zmiana % r/r
		2014		2013		
		ogółem	udział %	ogółem	udział %	
1	KRONE	3629	24,32%	3312	24,64%	9,60%
2	SCHMITZ CARGOBULL	3528	23,64%	3525	26,22%	0,10%
3	WIELTON	1974	13,23%	1691	12,58%	16,70%
4	KOEGEL	1482	9,93%	1283	9,54%	15,50%
5	BODEX	378	2,53%	329	2,45%	14,90%
6	KEMPF	310	2,08%	247	1,84%	25,50%
7	SCHWARZMUELLER	303	2,03%	360	2,68%	-15,80%
8	INTER CARS -FEBER	275	1,84%	220	1,64%	25,00%
9	FFB FELDBINDER	267	1,79%	135	1,00%	97,80%
10	KAESSBOHRER	256	1,72%	331	2,46%	-22,70%
11	ZASŁAW	231	1,55%	190	1,41%	21,60%
12	MEGA	230	1,54%	177	1,32%	29,90%
13	BERGER	220	1,47%	170	1,26%	29,40%
14	FLIEGL	214	1,43%	181	1,35%	18,20%
15	STAS	136	0,91%	100	0,74%	36,00%
Pozostałe		1490	9,98%	1192	8,87%	25,00%
OGÓŁEM		14923	100%	13443	100%	11,00%

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

Rejestracja nacze^{*} o DMC >3,5 t – podrodzaje styczeń-grudzień



Polscy przewoźnicy umieją liczyć – płacą nieco wyższe ceny za nowoczesne, lekkie naczepy Bergera, ale mogą nimi wozić ładunki nawet o 2 tony cięższe niż pojazdami wielu innych producentów.

dominujący przez ostatnie lata Schmitz Cargobull z liczbą 3528 sprzedanych nacze^{*}. Marka ta również „wypracowała” niemal jedną czwartą rynku (23,64%) i w ostatnim miesiącu przeważała wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim +0,1%. Do ścisłej czołówki należy też zajmujący trzecią pozycję Wielton, który w ubiegłym roku sprzedał w Polsce 1974 naczepy o DMC pow. 3,5 t. Dało to mu 13,23% udział w rynku. Liczba zarejestrowanych na stałe w Polsce takich pojazdów wieloosiowego producenta była wyższa o 16,7% niż w 2013 r. To najwyższa dynamika wzrostu w tym segmencie spośród firm pierwszej piątki. Niezłe tempo wzrostu, 9,54% w skali roku, miał czwarty na liście Kögel, który zarejestrował 1482 pojazdy. Jego udział wyniósł 9,93% rynku. Łączny udział tych czterech firm stanowi 71,12% rynku!

Warte zauważenia są także przyrosty, jakie osiągnęły w 2014 niektóre firmy sprzedające u nas naczepy. Najmniejsze odnotowała dwójka liderów, ale im przy tak wysokich poziomach sprzedaży najtrudniej wykonać duży skok. Z pierwszej piątnastki naczepowej tylko dwie firmy zanotowały ujemne w stosunku do 2013 r. wyniki – to Schwarzmüller (-15,8%) i Kässbohrer (-22,7%). Wysoki przyrost zanotowała polska Mega (29,9%, z 177 do 230 w 2014 r.). Rekordowe wzrosty odnotowały za to firmy oferujące pojazdy klasy premium. Pierwsza to Feldbinder – aż 97,8%, ze 135 sztuk w 2013 do 267 w 2014. Druga to belgijski Stas, prekursor stosowania aluminium w konstrukcji wywrotek – jego sprzedaż wzrosła o 36%, ze 100 do 136 sztuk, a trzecia austriacki Berger, specjalista od superlekkich, stalowych nacze^{*} kurtynowych, który osią-

gnął w 2014 r. 29,4% przyrostu – sprzedał ich 220 (w 2013 r. – 170). Jak widać, polscy przewoźnicy potrafią docenić korzyści wynikające ze zwiększonej, dzięki niskiej masie własnej, ładowności tych pojazdów.

GO SIĘ SPRZEDAJE?

Największą grupę – 8656 sztuk – stanowiły (zgodnie z nazewnictwem danych rejestracyjnych) platformy i skrzynie (w przeważającej części zabudowy kurtynowe i skrzyniowe obejmujące również pojazdy skrzyniowo-plandekowe). Stanowią one łącznie 58% rynku nacze^{*}. W całym 2014 roku zarejestrowano ich o 6,2% więcej niż w 2013. Drugie miejsce zajęły furgony (2173 szt.), których było mniej o 5,5% w skali roku. Wśród nich było 1725 chłodni (-18 szt.), 317 furgonów uniwersalnych (+200 szt.) oraz 105 izoterm (-241 szt., -69,7%). Kolejną grupę wśród ciężkich nacze^{*} ciężarowych

stanowiły liczebnie bardzo dynamicznie przyrastające w 2014 r. wywrotki – 2078 szt. (+36,9% r/r) oraz o zbliżonej dynamice (+32,7%) cysterny (849 szt.). Widać to po kolejnych lokatach w rankingu – miejsca od 5 do 8 zajęły firmy specjalizujące się w produkcji nacze^{*} wywrotek – Borex (378 szt., udział w rynku 2,53%), Kempf (310, 2,08%) i Schwarzmüller (3013, 2,03%) – tu warto pamiętać, że jednak większość jego sprzedaży to wciąż naczepy plandekowe oraz Feber (275, 1,84%). Na 9 miejscu statystyki wylądował FFB Feldbinder – specjalista od budowy cystern i silosów, którego handlowcy ulokowali u polskich przewoźników 267 pojazdów (1,72% rynku), a dziesiątkę zamyka Kässbohrer (256, 1,72%).

Od stycznia do grudnia z rejestracją czasową pozostawało w polskich rejestrach 2595 nacze^{*} i nacze^{*} o DMC powyżej 3,5 t, czyli mniej o 13,4% (-400 szt.) niż

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

Pozycja	Marka	Rok narastająco styczeń-grudzień				zmiana % r/r
		2014		2013		
		ogółem	udział %	ogółem	udział %	
1	KRONE	3653	22,09%	3318	22,09%	10,10%
2	SCHMITZ CARGOBULL	3580	21,65%	3542	23,58%	1,10%
3	WIELTON	2278	13,78%	2062	13,73%	10,50%
4	KOEGEL	1485	8,98%	1286	8,56%	15,50%
5	BODEX	410	2,48%	359	2,39%	14,20%
6	KEMPF	311	1,88%	253	1,68%	22,90%
	SCHWARZMUELLER	311	1,88%	366	2,44%	-15,00%
8	INTER CARS -FEBER	282	1,71%	228	1,52%	23,70%
9	WECON	276	1,67%	30	0,20%	820,00%
10	ZASŁAW	274	1,66%	275	1,83%	-0,40%
11	FFB FELDBINDER	267	1,61%	136	0,91%	96,30%
12	GNIOTPOL	260	1,57%	208	1,38%	25,00%
13	KAESSBOHRER	256	1,55%	336	2,24%	-23,80%
14	MEGA	244	1,48%	211	1,40%	15,60%
15	BERGER	221	1,34%	170	1,13%	30,00%
16	FLIEGL	214	1,29%	185	1,23%	15,70%
17	KONAR	163	0,99%	193	1,29%	-15,50%
18	STAS	136	0,82%	100	0,67%	36,00%
19	LAG	134	0,81%	93	0,62%	44,10%
20	PLANDEX	111	0,67%	78	0,52%	42,30%
	Pozostałe	1670	10,10%	1590	10,59%	5,00%
	OGÓŁEM	16536	100%	15019	100%	10,10%

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

rok wcześniej. To oznacza, że nasi producenci zbudowali mniej pojazdów dla zagranicznych odbiorców. W przeważającej części pojazdy te zostały bowiem przeznaczone dla nich. Wśród tych wytwórców na czele jest Wielton – 1826 szt., który zdystansował następną firmę – Mega (211 szt.), Bodex (197 szt.) i Trailis (85 szt.).

PRZYPYKI CIĘŻAROWE

Wśród przyczep ciężarowych o DMC powyżej 3,5 t, których zarejestrowano od początku roku 1613 (+2,0%), ponad 75% stanowiły przyczepy kurtynowe i skrzyniowe (podrodzaj platforma lub skrzynia – 1211 szt.). Najczęściej są to pojazdy stanowiące drugi człon popularnych zestawów przetrzynnych (zabudowane podwozie samochodu ciężarowego plus przyczepa). W grupie przyczep ciężarowych było również 39 cy-

stern, 37 wywrotek i 53 furgony. Wśród tych ostatnich znalazło się 29 izoterm i 5 chłodni.

Producenci ciężkich przyczep to najczęściej ci sami, którzy wytwarzają naczepy, chociaż nie jest to regułą. W polskich rejestracjach przyczep pojazdy Krone czy Schmitz Cargobull stanowią niewielki odsetek. Zdecydowanie lepiej ten segment rynku opanowali Wielton, Wecon (spółka jest niemiecka, ale produkuje w Polsce), Gniotpol, Konar i Plandex. Mistrzem rynku w tym segmencie jest Wecon/Wesob, którego roczny przyrost sprzedaży wyniósł kosmiczne wręcz 820%! W 2013 firma sprzedała na naszym rynku 30 pojazdów, a w ubiegłym aż 276!

LEKKIE I ROLNICZE

W rankingu marek na szczycie kolejność na koniec roku nie zmieniła się. W 2014 r. najwięcej zareje-



Wielton z powodzeniem sprzedaje nie tylko naczepy, ale także zestawy przetrzynne składające się z zabudowy podwozia ciężarowego i przyczepy.



Niemiecki Wecon produkuje w Polsce. I sprzedaje. I to jak – w 2014 zanotował kosmiczny wzrost o 820%!

strowano lekkich przyczep marki Boro – 7979 szt., następnie Tema – 4684 i Neptun-Sorelpol – 3447. Kolejna grupa Brenderup-Thule Trailers sprzedała 2488 sztuk. Ze względu na ubiegłoroczną zmianę przepisów dotyczącą dopuszczalnych jednostkowych, wskaźniki zmiany nie odzwierciedlały faktycznego wzrostu lub spadku. Nie można wykluczyć, że w poprzednich latach część ich pojazdów została zarejestrowana pod marką SAM, która utrzymywała ok. 40% rynku. W 2013 roku było takich przyczep 14.736, w ubiegłym tylko 2. Dodatkowo od stycznia do grudnia, 715 lekkich przyczep pozostawało na rejestracji czasowej (licząc razem na koniec każdego miesiąca). Rok wcześniej było ich 3654 (w tym 79% SAM). Z dużym prawdopodobieństwem w przeważającej części przyczepy te

mogły być skierowane do odbiorców zagranicznych.

W statystyce nowych ciężarowych przyczep rolniczych w rankingu marek w całym 2014 r. na pierwszym miejscu bezapelacyjnie był Pronar – 2019 szt., co dało mu blisko 35% udziału rynkowego, następnie były Metal-Fach z liczbą 847 rejestracji i Metaltech – 745 szt. Czwarty Wielton zarejestrował 532 szt., a kolejny Zasław – 462. Rok wcześniej zarejestrowano 2178 przyczep rolniczych SAM (wówczas blisko 29% całej grupy), w 2014 tylko 2 sztuki. W całym 2014 r. dodatkowo 13 przyczep rolniczych miało rejestrację czasową, podczas gdy rok wcześniej 465 (w tym 379 SAM).

(rum)

Tabela: PZPM

Fot. Sławomir Rummel, mat. producentów