

Trendy na rynku w segmencie ciężarowym

data aktualizacji: 2017.05.25



W ostatnich latach zaobserwowano znaczny rozwój sektora pojazdów użytkowych. Rozwijają się firmy transportowe, wzrasta ilość rejestracji nowych i używanych pojazdów, a dystrybutorzy notują wzrost obrotów części zamiennych do pojazdów użytkowych. Wyniki te potwierdza Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).

Park samochodów użytkowych

Trudno jest jednoznacznie określić ilość pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Polsce. Z danych Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP) wynika, że w naszym kraju zarejestrowanych jest 3,03 mln pojazdów ciężarowych i 105 tys. autobusów. Z analizy SDCM wynika jednak, że aktywnych pojazdów ciężarowych jest tylko 2,269 mln sztuk, w tym 283 tys. ciągników siodłowych, a autobusów – 77 tys. Średni wiek aktywnych pojazdów użytkowych wynosi 12,9 lat, a ciągników siodłowych – 9,7 lat.

W związku z wymianą parku samochodowego przez firmy transportowe w ostatnich latach obserwujemy wzrost rejestracji nowych pojazdów użytkowych. W 2016 r. zarejestrowano w Polsce 26,5 tys. szt. nowych samochodów ciężarowych o DMC pow. 3,5 t., stanowi to wzrost o ponad 18% w stosunku do 2015 r. Aż o 24% wzrosła sprzedaż ciągników siodłowych, która wyniosła około 21 tys. szt., co świadczy o rozwoju firm transportowych. Pod względem ilości nowych rejestracji 2016 rok był najlepszy w ciągu ostatnich 10 lat. Ponadto w 2016 r. sprowadzono do Polski 27,9 tys. używanych ciężarówek.

Wymiana parku samochodowego na nowy wynika z chęci uniknięcia dodatkowych opłat ekologicznych dla pojazdów niespełniających aktualnych norm czystości spalin. Powstaje bowiem coraz więcej stref z ograniczonym dostępem wjazdu dla starszych pojazdów.

Warsztaty niezależne

Szacuje się, że w Polsce działa ok. 2800 niezależnych warsztatów naprawiających pojazdy użytkowe, w szczególności ciężarowe i autobusy o DMC pow. 3,5 t. W przeciwieństwie do warsztatów specjalizujących się w naprawach pojazdów osobowych, tylko ok. 80 serwisów ciężarowych zrzeszonych jest w sieciach warsztatowych. Średnie zatrudnienie wynosi 5,8 osoby, zauważa Janusz Dyrka, koordynator Sekcji Ciężarowej SDCM.

Dystrybutorzy

Dystrybutorzy części zamiennych stale rozwijają ofertę skierowaną do warsztatów naprawiających pojazdy użytkowe. Wzrasta liczba punktów dystrybucji części, których w roku 2015 było 417 placówek (dane SDCM). Przekłada się to na wzrost przychodów dystrybutorów. W 2013 r. przychody dystrybutorów w segmencie ciężarowym wyniosły 2,0 mld. zł, rok później już 2,1 mln. zł, a w 2016 r. przekroczyły 2,4 mld. zł.

Z danych SDCM wynika, że 1/3 dystrybutorów prognozuje wzrost przychodów w 2017 r. w stosunku do 2016 r. powyżej 10%. Wzrost przychodów w przedziale 0-10% deklaruje 50% dystrybutorów, a tylko zaledwie 6% dystrybutorów widzi przyszłość tego roku bardziej pesymistycznie prognozując niewielkie spadki. Równie optymistycznie prognozują swoje przychody producenci części zamiennych. Aż 95% z nich prognozuje wzrosty w 2017 r. w stosunku do 2016 r. z czego blisko połowa z nich spodziewa się, że wzrost będzie większy niż 10%.

Podczas badania żadna z firm nie zakładała spadku przychodów. Można zatem obecnie powiedzieć jedno – pierwszy kwartał 2017 r. był bardzo dobry, i jest to zapowiedź realizacji tego optymistycznego scenariusza.

Z ostatniego Barometru Koniunktury Rynku Motoryzacyjnego opracowanego przez MotoFocus i Smartcope w 2016 r. wynika, że 38% firm z sektora motoryzacyjnego cechowała pozytywna ocena sytuacji rynkowej, ale nieco mniej optymistyczna odnośnie przyszłości. Oczekuje się zmniejszenia zapasów magazynowych, ale też poprawy ściągальności należności.

Największymi problemami branży są ostra konkurencja i wojny cenowe między firmami. Skutkuje to obniżeniem marż i rentowności prowadzonej działalności. Innymi wskazywanymi problemami są: spływ należności, a co za tym idzie płynność finansowa, konkurencja ze strony e-commerce, brak wykwalifikowanego personelu i logistyka.

Zagrożenia rynku części zamiennych do samochodów ciężarowych

Na rynek sprzedaży części zamiennych do pojazdów użytkowych ma wpływ kondycja polskich firm transportowych. Początkowo obawiano się zmniejszenia ilości przewozów na kierunkach zagranicznych spowodowanych wprowadzeniem płacy minimalnej przez niektóre państwa. Po Niemczech, Francji, Włoszech i Holandii podobne rozwiązania zamierzają wprowadzić m.in. Belgia, Austria, Dania, Hiszpania. Założeniem systemu płacy minimalnej jest ochrona rynku lokalnego również przed polskimi firmami transportowymi, które są dominujące na europejskim rynku TSL. Przykładowo, wzrost stawki godzinowej w Niemczech do 8,84 euro oznacza dla polskich kierowców podwyżkę o ok. 70 zł tygodniowo (42 godzinny tryb pracy). Oprócz wyższego wynagrodzenia dla kierowców, firmy transportowe muszą sprostać innym utrudnieniom, np. konieczności posiadania przedstawiciela za granicą, zakaz noclegów w kabinach (Francja, Belgia), zwiększone opłaty w Rosji.

Ocenia się, że wprowadzenie systemu płacy minimalnej nie zaszkodziło polskim firmom

transportowym, a nawet je wzmocniło eliminując z rynku konkurencyjne firmy transportowe z Bułgarii, Rumunii czy Rosji. Dla przewoźników z tych krajów stawka płacy minimalnej dla kierowców jest barierą trudną do przezwyciężenia. Coraz więcej polskich firm transportowych lokuje się na rynkach krajów Azji Środkowej, które się dynamicznie rozwijają.

Można więc oczekiwać, że dotychczasowy poziom sprzedaży części zamiennych do pojazdów ciężarowych nie jest zagrożony spadkiem aktywności firm transportowych.

Nowe rozwiązania transportowe

Głównym problemem technicznym stojącym przed producentami pojazdów użytkowych jest dalsza potrzeba ograniczania emisji szkodliwych związków zawartych w spalinach i ograniczenie zużycia paliwa. Dlatego w przypadku autobusów miejskich obserwujemy trend rozwoju pojazdów o napędzie elektrycznym. W autobusach i ciężarówkach dalekobieżnych podstawowym źródłem napędu nadal będzie silnik Diesla, ze wszystkimi jego ograniczeniami. W takich pojazdach szuka się sposobów zmniejszenia emisji poza silnikiem. W Unii Europejskiej rozważa się możliwość zmiany niektórych przepisów, które dopuszczałyby do ruchu tzw. zestawy pojazdów ekologicznych, a więc z tylnymi spoilerami w naczepach (obecnie zestaw ciągnik siodłowy-naczepa z takimi spoilerami jest za długi). Dzięki dodatkowym spoilerom zmniejsza się opory powietrza zestawu. Na zmniejszeniu oporów powietrza opiera się też pomysł konwojów zestawów drogowych (ciągnik siodłowy-naczepa) jadących bardzo blisko siebie (European Truck Platooning Challenge). Obecnie trwają prace nad rozwiązaniem problemów technicznych. Dopuszczenie do ruchu takich konwojów również wymaga zmiany w ustawodawstwie. Trwają też prace nad stworzeniem dalekobieżnych ciężarówek z napędem hybrydowym (Volvo Trucks), a ich ukoronowaniem ma być zwiększenie dopuszczalnej masy całkowitej dla pojazdów z takim napędem, co wynika ze znacznej masy akumulatorów. Co ciekawe, małe jest zainteresowanie gazem ziemnym jako paliwem ekologicznym do napędu dalekobieżnych ciężarówek, choć powstał projekt budowy stacji tankowania gazu ziemnego przy głównych trasach tranzytowych w Unii Europejskiej, ale jego realizacja postępuje wolno.

Rozwój warsztatów niezależnych

Rozwój warsztatów niezależnych jest determinowany popytem na usługi serwisowe i dostępem do wiedzy z zakresu naprawy serwisowych niestety z ich punktu widzenia coraz więcej nowych pojazdów sprzedawanych jest wraz z kontraktami serwisowo-naprawczymi (np. Renault Trucks – 41% nowo sprzedanych aut). Nowe pojazdy przez co najmniej trzy lata będą więc serwisowane w autoryzowanych warsztatach. Zatrzymaniu klientów w warsztatach autoryzowanych sprzyjają również systemy telematyczne montowane w nowych ciężarówkach, jednak z drugiej strony wydłuża się czas oczekiwania na wykonanie usługi w autoryzowanych serwisach, co wynika z dużej liczby nowych pojazdów wprowadzonych na rynek i przeciążenia sieci naprawczej. Skłania to posiadaczy do korzystania z usług warsztatów niezależnych. Z całą pewnością na tak szybko rosnącym rynku należy się spodziewać, że generalni importerzy ciężarówek będą rozbudowywać sieci autoryzowanych placówek (np. ostatnio Mercedes-Benz).

- Stosunkowo dużym problemem jest pozyskanie informacji serwisowych przez warsztaty niezależne, które wiedzę techniczną uzyskują na szkoleniach producentów podzespołów takich jak Bosch, ZF jak również tych organizowanych przez dystrybutorów części. Pojazdy użytkowe nowych generacji stają się coraz bardziej skomplikowane technicznie, co wymusza na warsztatach niezależnych nieustanne podnoszenie swojej wiedzy. W przeciwnym razie tracą one możliwość przeprowadzania napraw nowoczesnych pojazdów - podkreśla Robert Waszkowski Dyrektor w firmie Autos .

Źródło: