

# Kupować, czy nie kupować, oto jest pytanie

**Przewoźnicy zaniepokojeni rosnącym protekcjonizmem zmniejszyli inwestycje w tabor. Miesięczne rejestracje ciężkich samochodów zmalały do poziomu z 2015 roku.**



## Robert Przybylski

**A**dampol kupił 30 nowych zestawów, z czego 10 to powiększenie floty. Jas-FBG powiększył park samochodowy o 5 gazowych ciężarówek do dystrybucji miejskiej, zaś Batim 50 samochodów z silnikami wysokoprężnymi przeznaczył na wymianę, ale spółka rozważa w przyszłym roku powiększenie floty o 20 lub 40 zestawów. Maszoński Logistics zakupił 220 samochodów, z tego 70 to powiększenie floty.

Jednak wśród przewoźników panuje niepewność. Od czerwca maleją rejestracje samochodów ciężarowych i nacze. W październiku zarejestrowano 2254 samochody ciężarowe o dmc powyżej 16 ton, o ponad 28 proc. mniej niż

w tym samym miesiącu roku poprzedniego. W ciągnikach samochodowych redukcja wyniosła niemal 31 proc.

Listopad przyniósł niemal 18-procentowy spadek rejestracji (rok do roku), do niecałych 2 tys. samochodów ciężarowych. – Na szczęście nie jest tak, że nic się nie dzieje. Zamówienia napływają, choć ich poziom jest mniejszy niż w miesiącach wiosennych – przyznaje szef marketingu Daf Trucks Polska Zbigniew Kołodziejek. Dodaje, że przewoźnicy modernizują flotę, ale jej nie powiększają.

W październiku rejestracje nacze zmalały w stosunku do tego samego miesiąca rok wcześniej o niemal 30 proc., a po dziesięciu miesiącach spadek wynosi 8,6 proc.

Większy optymizm panuje wśród specjalizowanych przewoźników: rejestracje przyczep ciężarowych wzro-

sły w październiku o niemal 3 proc., a po dziesięciu miesiącach o 3,3 proc.

## Kuleje przemysł

W opublikowanym 22 listopada raporcie Transporeon wskazuje, że w październiku podaż środków transportu wzrosła o 15 proc. w stosunku do września. Jednocześnie ceny za usługi przewozowe zmalały o 1,5 proc. – Zmiany są sezonowe, podobne do notowanych w tym okresie w poprzednich latach, jednak wyraźny wzrost liczby oferowanych pustych pojazdów nastąpił w przewozach chemicznych, samochodowych i stalowych – opisuje dyrektor zarządzający Tim Consult, spółki-córki Transporeon, Olivier Kahrs.

Szczególnie dużo na giełdzie pojawiło się pojazdów do przewozu chemii, październikowy wzrost sięgał 40 proc. w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Niemieckie stowarzyszenie pracodawców BAVC wskazuje, że przemysły chemiczny i farmaceutyczny są od jesieni 2018 roku w recesji.

W przypadku transportu obsługującego przemysł motoryzacyjny wzrost był 15-procentowy, zaś transport stali zanotował 10-procentowy przyrost wolnej powierzchni.

Produkcja niemieckich koncernów samochodowych od ponad roku regularnie maleje, choć akurat październik okazał się bardzo dobrym miesiącem: liczba rejestracji powiększyła się rok do roku o 13 proc., w tym niemieckich marek o 15 proc.



Powodem wcześniejszych spadków było wejście nowych sposobów homologacji, które wymusiły przygotowanie nowych wersji pojazdów. Koncerny nie poradziły sobie z nawałem pracy, musiały wycofać z oferty wiele modeli.

Analitik PwC Christoph Stürmer przekonuje, że sprzedaż samochodów osobowych w Europie powinna się poprawić. – Nie ma makroekonomicznych powodów, aby malała. Zatrudnienie jest rekordowo niskie, podobnie jak ceny kredytów, zatem popyt powinien wrócić do notowanego na początku 2018 roku – przekonuje Stürmer.

Przewiduje, że rejestracje samochodów osobowych w Europie wzrosną z 15 mln aut w 2018 roku do niemal 16 mln w 2023 roku. Te prognozy zaskoczyły nawet branżę przewoźników samochodów gotowych. Na corocznym branżowym zebraniu ECG, prezes stowarzyszenia Wolfgang Goebel nie krył zaskoczenia. – Zobaczymy jak rzeczywiście rozwinie się ten rynek – ostrożnie skwitował.

## Elektryczne zagrożenie

Na horyzoncie pojawiło się już kolejne zagrożenie: elektromobilność. Szef Niemieckiego Zrzeszenia Producentów Samochodów Bernhard Mattes szacuje, że tylko w Niemczech po wprowadzeniu elektrycznych modeli zniknie 70 tys. miejsc pracy.

Elektryfikacja i trudności z homologacją według bardziej wyśrubowanych norm już przyniosły kryzys wśród dostawców koncernów motoryzacyjnych. W samej Badenii Wirtembergii 160 zakładów przygotowuje się do cięć zatrudnienia. ThyssenKrupp mówi o zwolnieniu 6 tys. osób. – Nie ma tygodnia, żeby nie upadł jakiś dostawca – narzeka Mattes. Manifestacja zaniepokojonych robotników przeszła ulicami Stuttgartu 22 listopada.

Spółka Ultima Media w opublikowanym w październiku raporcie szacuje, że europejskie rejestracje modeli całkowicie elektrycznych w 2030 roku wyniosą 3,8 mln (w 2019 roku sięgną 0,5 mln), hybrydowych 0,7 mln (0,2 mln w tym roku), hybrydowych ładowanych z gniazdka 1,2 mln (0,3 mln w tym roku). Łączne rejestracje diesli i modeli benzynowych wyniosą, według prognoz, 6,8 mln, gdy w tym roku sięgnęły 17,6 mln.

Chociaż łączne rejestracje aut wzrosną z 20,12 mln do 21,59 mln, to jednak z uwagi na prostszą budowę modeli elektrycznych (składają się z o jedną trzecią mniejszej liczby części niż modele spalinowe), przemysł samochodowy zgłosi mniejsze zapotrzebowanie na przewozy.

## Magazyny rozkręcą rynek

Z drugiej strony burzliwy rozwój rynku magazynowego jest dobrym pro-

gnostykiem dla przewozów samochodowych. Firma doradcza Cushman & Wakefield wskazuje, że magazyny rosną jak grzyby po deszczu. – Zaledwie w ciągu ostatnich 12 miesięcy zasoby wzrosły o 18 proc., do niemal 18 mln m kw. – podlicza konsultant w dziale powierzchni przemysłowych i logistycznych Cushman & Wakefield Adrian Semaan.

Konsultant spodziewa się, że popyt na powierzchnie magazynowe pozostanie wysoki, co pozwoli na harmonijny rozwój rynku magazynowego w najbliższych latach. – Wpływ na to będzie mieć dynamiczny rozwój branży e-commerce, jedne z najniższych w Europie koszty najmu powierzchni magazynowej oraz brak większych ograniczeń po stronie podaży (istniejące banki ziemi, dostępność gruntów inwestycyjnych, wysoka elastyczność deweloperów dostarczających różnego typu budynki – Big-Box, Small Business Units czy obiekty specjalistyczne typu cross-dock) – wymienia Semaan.

Uważa, że proces rozbudowy magazynów będą wspierać również dalsze inwestycje w infrastrukturę transportową, co pozwoli poszerzyć sieć logistyczną o nowe lokalizacje, zarówno w obrębie największych rynków, jak i w regionach pozostających dotychczas poza zainteresowaniem deweloperów.