MARSZ W GÓRĘ, z. . . widłami

Rocznie na świecie rejestrowanych jest ponad milion maszyn. Polski rynek wózków widłowych od kilkunastu lat rośnie, wiele firm konsekwentnie modernizuje swe parki maszyn. Nie zawsze kupują wózki nowe, rośnie bowiem też sprzedaż maszyn używanych. Spada natomiast średnia wieku użytkowanych wózków. To korzystne zjawisko.

TEKST: *Michał Jurczak*

Pozytywnych tendencji sprzedażowych ostatnich lat nie psują nieliczne „wpadki" (jedną z nich zanotowano w 2012 r.), kiedy to dystrybutorzy maszyn notowali regres. Tak było również w roku ubiegłym, gdy łącznie zarejestrowano w Polsce blisko 16 600 wózków, o niemal 5% mniej niż rok wcześniej. – Na polskim rynku wózków widłowych pomimo okresowych spadków można zauważyć tendencję wzrostową. Na przestrzeni ostatnich siedmiu lat liczba rejestrowanych wózków zwiększyła się o ok. 3000 sztuk rocznie – to komentarz autorów raportu „Widlak List 2016", opracowanego przez Log4.pl. Sprzedaż maszyn ogółem to jedno, lecz z punktu widzenia producentów i dostawców wózków istotne są też tendencje dotyczące poszczególnych grup. A tu mamy do czynienia ze sporymi zmianami. Zanotowano np. znaczący progres sprzedaży maszyn elektrycznych (na rynku pierwotnym wzrost ten wyniósł niemal jedną trzecią). To swoisty znak czasu, a obserwatorzy rynku podkreślają, że to już drugi rok z rzędu, gdy bezwzględna liczba zarejestrowanych nowych maszyn akumulatorowych była wyższa niż spalinowych. O ile jednak w 2014 r. różnica wynosiła sto kilkadziesiąt sztuk, o tyle w 2015 r. ponadtrzykrotnie więcej. Nie ma natomiast zasadniczych przetasowań, jeśli chodzi o najpopularniejsze marki. W ostatnich latach w wózkach spalinowych i elektrycznych palma pierwszeństwa należała do marek (kolejność alfabetyczne): Jungheinrich, Linde, Nissan, Toyota, a w drugim przypadku: BT-Toyota, Jungheinrich, STILL. Ciekawie wygląda też „zakupowa mapa Polski". W ubiegłym roku najwięcej rejestracji dokonano w UDT w Poznaniu (2489), a następnie w Warszawie (1783), Łodzi (1332), Bydgoszczy (988) oraz Wrocławiu (919).

NAJWAŻNIEJSZE, WIEDZIEĆ...

Po to, by dostosować ofertę do rynkowych potrzeb, trzeba monitorować rynek. Robią to nie tylko producenci, ale też dystrybutorzy wózków, a poza dorocznymi, niezależnymi raportami ciekawe źródło informacji stanowi badanie prowadzone przez Oferteo.pl. Wyniki ostatniego sondażu to rezultat analizy blisko 2500 odpowiedzi na pytania zamieszczone w tym serwisie w okresie od stycznia 2015 r. do marca 2016 r. – Dzięki analizie zapytań złożonych w serwisie wiemy, jakie preferencje dotyczące wózków widłowych mają przedsiębiorstwa w Polsce – podkreślają autorzy raportu. Po raz kolejny (to już trzecie tego rodzaju badanie) okazało się, że najczęściej poszukiwane są wózki czołowe – wskazało na nie czterech na pięciu ankietowanych. – Niesłabnąca popularność wózków czołowych wynika z tego, że są przystosowane do pracy w różnych miejscach i dostępne w wielu wersjach napędowych, a do tego mogą mieć udogodnienia w postaci np. zabudowanej kabiny dla operatora i bogatego osprzętu – konkludują w Oferteo.pl. W dalszej kolejności wskazywano na wózki paletowe prowadzone (7%) i widłowe boczne (5%). Użytkownicy Oferteo.pl najczęściej poszukiwali wózków podnoszących na wysokość od 1,5 do 3 m (42%) oraz od 3 do 4 m (29%). Z kolei 17% zapytań dotyczyło wózków, które umożliwiają podnoszenie na wysokość 4-5 m. Najmniej popularne były wózki widłowe niskiego (do 1,5 m) i wysokiego (powyżej 5 m) składowania. W obu przypadkach liczba zapytań wyniosła po 5%.

Z analizy wynika też, że największą popularnością cieszyły się wózki o udźwigu od 1 do 2 t (wskazało na nie 48% firm). Blisko jedna trzecia sondowanych poszukiwała wózka o udźwigu od 3 do 4 t, najmniej firm wskazało zaś na wózki o udźwigu do 1 t (13%) oraz powyżej 4 t (8%).

W porównaniu z rokiem poprzednim wzrosło też zainteresowane wózkami spalinowymi, na gaz – były one poszukiwane przez 45% firm. Popularność wynika z tego, że maszyny te mogą być wykorzystywane do pracy zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz hal magazynowych, a walorami są też relatywnie niskie koszty eksploatacji oraz łatwa wymiana butli z gazem (eliminuje długie przestoje w pracy). Jedna czwarta użytkowników wskazała, że interesują ich wózki zasilane elektrycznie. Tyle samo użytkowników wskazało na wózki spalinowe na olej napędowy – mocniejsze, ale z uwagi na emitowane spaliny tylko w wyjątkowych sytuacjach dopuszczane do pracy w zamkniętych pomieszczeniach. Firmom zależy, aby zaopatrzyć się w wózek widłowy najszybciej, jak to możliwe (38%) lub najlepiej w ciągu miesiąca (24%). Na ile te „preferencje" znalazły swoje odzwierciedlenie w faktycznych decyzjach zakupowych?

NIEDUŻE, SPALINOWE...

Widlaki z napędem spalinowym, pomimo zwiększania sprzedaży maszyn elektrycznych, ciągle cieszą się popularnością. – Od kilku lat liczba wózków spalinowych z napędem spalinowym utrzymuje się na mniej więcej równym poziomie, w przedziale od 7500 do 8500. Przy rosnącej ogólnej liczbie wózków widłowych ustabilizowanie się liczby rejestrowanych wózków z napędem spalinowym jest pozytywnym sygnałem z rynku – komentują autorzy „Widlak List 2016". W ubiegłym roku zarejestrowano

REKLAMA

Największą popularnością cieszą się wózki o udźwigu 1,5-3 t (niemal połowa firm szuka właśnie tego rodzaju maszyn (fot. Emtor)

blisko 8000 „spalinówek". W sumie trzy na cztery rejestrowane wózki z napędem spalinowym to maszyny „z drugiej ręki". Dominują te o udźwigu nie większym niż 2,5 t. – Przodują wózki o udźwigach 1,5, 2 i 2,5 t. Ta tendencja ukształtowała również poziom cen poszczególnych wózków u większości oferujących je konkurentów. Różnice cenowe pomiędzy wózkami uznanych marek z wymienionego typoszeregu są nieznaczne (nie licząc marek chińskich) – usłyszeliśmy w WDX (wózki Doosan i Crown).

To właśnie wózki o udźwigu do 2,5 t stanowią największy segment rynku widlaków spalinowych (zasilanych ON i LPG). – Znajdują one zastosowanie zarówno w małych firmach, takich jak składy budowlane, gdzie dostarczane jest od 1 do 3 wózków, jak i w wielkich fabrykach, gdzie dostarczaliśmy floty składające się z kilkudziesięciu sprzętów o tym udźwigu. Sytuacja w tym segmencie jest raczej stabilna z pewną tendencją wzrostową, która w przyszłości może być zahamowana z racji coraz większej popularności wózków elektrycznych – mówi Dawid Drozdowski, products manager Suret (wózki Clark).

Współczesne widlaki spalinowe są bezpieczniejsze od wózków poprzednich generacji, ich silniki emitują mniej szkodliwych substancji, a „apetyt" na paliwo mają mniejszy niż niegdyś. Są to rezultaty technologicznych zmian, którym w ostatnich latach poddano maszyny z tego rodzaju napędem. Zdaniem samych dostawców, do rozwoju wózków spalinowych przyczynił się poniekąd olbrzymi postęp technologiczny, z jakim mamy do czynienia w przypadku maszyn elektrycznych. To, że w przypadku spalinowych wózków widłowych o relatywnie niewielkim tonażu dominują maszyny zasilane gazem płynnym (LPG), spowodowane jest m.in. wygodą składowania i uzupełniania paliwa – wymiana butli gazowej jest prosta i szybka (jej składowanie nie jest kłopotliwe), przeciętny operator z uprawnieniami może sam zatankować pojazd. – W przypadku wózków na olej napędowy lub benzynowych potrzebne są specjalne, certyfikowane zbiorniki, co skutecznie zniechęca wiele firm do przechowywania paliwa na swoim terenie. Olej napędowy jest popularniejszy tylko w przypadku wózków wielkotonażowych (powyżej 6 t) – usłyszeliśmy w OMV Polska.

Wózki do 2,5 t, z napędem spalinowym, ciągle są najpopularniejsze np. wśród klientów Polsadu (Nissan-Unicarriers). Ten sektor rynku wygenerował 50% udziału w ogólnej liczbie maszyn spalinowych sprzedanych przez tę firmę. Motorem napędowym były wózki z napędem LPG (DX15-LPG, najpopularniejszy model w ofercie), stanowiące 80% udziału. Mimo zdecydowanej przewagi w popularności napędu LPG wciąż część klientów decyduje się na silniki wysokoprężne. – Oceniamy, że popularność wózków widłowych spalinowych do 2,5 t

SPRZEDAŻ NOWYCH WÓZKÓW WIDŁOWYCH W WYBRANYCH FIRMACH [SZT.]

Marka	2015 r.	2014 r.	2013 r.	2012 r.	2011 r.
Emtor	1505	1050	1350	1100	1300
Jungheinrich	3550	3100	2250	1950	2200
KUHN Polska	205	190	194	190	80

SPRZEDAŻ UŻYWANYCH WÓZKÓW WIDŁOWYCH W WYBRANYCH FIRMACH [SZT.]

Marka	2015 r.	2014 r.	2013 r.	2012 r.	2011 r.
Emtor	270	195	189	276	223
Jungheinrich	490	450	455	450	400
KUHN Polska	46	20	18	24	18
STILL Polska	1061	850	1026	820	700

nie będzie wyraźnie słabnąć i powinna się utrzymywać na zbliżonym poziomie – usłyszeliśmy w Polsadzie.

ELEKTRYCZNA OFENSYWA

Blisko 8200 zarejestrowanych w ubiegłym roku maszyn to wózki elektryczne. Autorzy „Widlak List 2016" podkreślają, że już od 2010 r. rośnie liczba rejestracji wózków z tego rodzaju napędem (rok 2011 r. zamknięto liczbą ok. 4700 rejestracji), a jedynym wyjątkiem był rok 2013 (spadek do 3900). Dynamika wzrostu sprzedaży w 2015 r. w stosunku do roku poprzedniego wyniosła 13%. – Wyniki STILL Polska potwierdzają rosnące zainteresowanie pojazdami elektrycznymi. Niesłabnącą popularnością cieszą się także odrestaurowane akumulatorowe wózki używane. Rośnie świadomość długofalowej opłacalności tego typu inwestycji. Znaczenie mają również technologiczne usprawnienia, pozwalające na coraz szersze zastosowanie wózków elektrycznych – mówi Paweł Włuka, kierownik działu marketingu STILL Polska. Stopniowo rośnie zainteresowanie maszynami akumulatorowymi o większych udźwigach, choć te „wagi lekkiej" wciąż mają największy udział w rynku. W ofercie elektrycznych wózków czołowych STILL Polska niekwestionowanym liderem są pojazdy typoszeregu RX 20.

Specjaliści potwierdzają, że na przestrzeni ostatnich 10 lat widać zmniejszanie zainteresowania klientów pojazdami spalinowymi o mniejszych nośnościach, a floty w dużych firmach są w lwiej części elektryczne (z silnikami spalinowymi pozostają wózki wielkotonażowe lub specjalistyczne, np. do transportu dłużyc, które zazwyczaj i tak pracują na zewnątrz). Konstruktorzy przekonują, że dzisiejsze silniki elektryczne są na tyle zaawansowane technologicznie, że nie odbiegają swoimi możliwościami od silników spalinowych. Łatwiejsza niż niegdyś jest ich obsługa, a koszty eksploatacji niższe. Dla klientów coraz mniejsze znaczenie mają koszty zakupu maszyny, a coraz większe – długofalowa oszczędność. Pytają o zużycie energii i całkowite koszty użytkowania poszczególnych modeli. W dłuższej perspektywie znaczenie mają również dostępność serwisu i szybkość reakcji w razie awarii oraz inne parametry pozwalające do minimum ograniczyć przestoje (czas pracy na jednej baterii i czas wymiany akumulatora).

Tomasz Łukaszek, menedżer produktu Emtor, potwierdza, że coraz większą popularnością wśród klientów cieszą się wózki elektryczne Yale, szczególnie te o udźwigu do 2,5 t. – W ubiegłym roku udział wózków tego typu wyniósł w naszej firmie ponad 60%, a jeszcze całkiem niedawno statystyki były diametralnie inne. Dynamika przyrostu sprzedaży wózków elektrycznych do 2,5 t jest bardzo wysoka ze względu na wymierne korzyści, jakie uzyskuje klient, stosując wózki elektryczne w porównaniu do konwencjonalnych, spalinowych. Trend ten powinien utrzymać się jeszcze długo, gdyż informacje z rynku dotyczące naszego produktu są bardzo pozytywne i nasi klienci planują dalsze inwestycje w tym kierunku – informuje Tomasz Łukaszek.

Także dotąd mniej popularne na rynku marki mają coraz więcej propozycji w tym zakresie, np. Manitou na bieżący rok zaplanował premiery w tym segmencie rynku (do tej pory wózki elektryczne stanowiły

REKLAMA

Wózki widłowe do wszelkich zastosowań

Zalety praktycznych i niezawodnych produktów, wysoka jakość europejskiego serwisu oraz wspracie techniczne w połączeniu z doświadczeniem firmy Setmil, polskiego dystrybutora wózków widłowych Baoli, skadają się na nowe rozszerzone portfolio.

Kontakt:
Baoli Material Handling Europe s.r.o.: www.baoli-mh.eu
Polski dystrybutor - Setmil Sp. z o. o.: www.baoli-polska.pl
Tel.: 0048 32 3764800 · email: setmil@setmil.pl

Baoli
Lifting the world

Wózki używane zyskują na popularności – STILL Polska od trzech lat prowadzi w Mrowinie Europejskie Centrum Odnawiania Wózków Widłowych (fot. STILL)

niewielki odsetek ogółu sprzedawanych maszyn tej marki). Manitou Polska liczy w bieżącym roku na podwojenie sprzedaży maszyn elektrycznych. Z kolei konstruktorzy marki Cesab akcentują to, że stworzyli wózek elektryczny serii B600, który stał się rzeczywistą alternatywą dla wózków spalinowych. Maszyna posiada np. szereg zabezpieczeń przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, co pozwala jej pracować na zewnątrz nawet w okresie zimowym.

Sporego „zamieszania" na rynku wózków narobiły baterie litowo-jonowe. Nowe modele wózków z akumulatorami litowo-jonowymi najnowszej generacji pokazano na ostatnich targach CeMAT. Już dzisiaj wózki przemysłowe w technologii Li-Ion zużywają do 30% mniej energii niż maszyny z akumulatorami kwasowo-ołowiowymi. Ponadto okres eksploatacji baterii, z gwarantowaną liczbą 2500 cykli ładowania, jest co najmniej dwa razy dłuższy niż żywotność rozwiązań konwencjonalnych. Tobiasz Jakubczak, specjalista ds. produktu STILL Polska, informuje, że nowe akumulatory są oparte na technologii litowo-żelazowo-fosforanowej. Wyposażone w nie wózki mogą efektywnie pracować w całym zakresie temperatur roboczych – także w chłodniach. Baterie są dostępne z napięciami 24 i 48 V oraz z zakresem mocy od 1,9 do 49 kilowatogodzin. Eksperci Instytutu Fraunhofera przewidują przede wszystkim dalszą redukcję kosztów zakupu baterii, choć w ciągu ostatnich lat ich ceny spadły o ok. 50%.

A MOŻE „Z DRUGIEJ RĘKI"?

W ubiegłym roku zarejestrowano w Polsce blisko 7900 używanych wózków widłowych. To z jednej strony sporo, bowiem popularne „używki" stanowią prawie połowę całego rynku, z drugiej jednak sprzedawcy takich maszyn mają niedosyt, bo w stosunku do roku poprzedniego sprzedaż widlaków używanych zmniejszyła się niemal o jedną piątą. Wprawdzie w ub.r. używane maszyny stanowiły ciągle ok. 47% łącznej sprzedaży wózków w Polsce, ale jest to najniższy udział, z jakim mieliśmy do czynienia w bieżącej dekadzie.

– Porównując rynek maszyn nowych i używanych, można zauważyć dużo podobieństw. W obydwu sektorach wyraźnie zwiększa się udział urządzeń z napędem elektrycznym, ale nadal, rozpatrując produkty Unicarriers, najpopularniejszym źródłem zasilania jest LPG. Urządzenia z silnikami LPG wygenerowały ponad 80% udziału. Tak wysoka popularność napędu LPG na rynku wtórnym wynika z lepszej dostępności (większa liczba urządzeń w obiegu), wyższej wszechstronności (możliwość użytkowania wewnątrz i na zewnątrz magazynu) i optymalnej ekonomiczności (niskie koszty związane z eksploatacją) – mówi Maciej Fajkowski, dyrektor Działu Importu Polsad.

Mimo że używane wózki wciąż cieszą się popularnością, to wyraźnie wzrósł odsetek firm zainteresowanych nowymi wózkami. Raport Oferteo.pl pokazuje, że 40% firm skłaniało się ku zakupowi nowego sprzętu, a 54% było zainteresowanych sprzętem używanym. Według wyników poprzedniego raportu odsetek ten wynosił odpowiednio 33,4% oraz 62,2% firm. – Wzrost o ponad 8 punktów procentowych pokazuje, że firmy coraz odważniej sięgają po nowe maszyny, oczekując niezawodności i solidności nowego produktu. Może to również świadczyć o poprawie kondycji finansowej działających w Polsce firm, które są gotowe przeznaczyć więcej środków na nowy sprzęt – komentuje Karol Grygiel, członek zarządu Oferteo.pl. Z kolei 6% firm, które złożyły zapytanie w Oferteo.pl, potrzebowało porady na temat wyboru wózka, nie rozstrzygając ostatecznie, czy miałby to być wózek nowy, czy używany. Liczba przedsiębiorstw, które były gotowe kupić nowe maszyny, może być więc w rzeczywistości nawet nieco większa.

Wśród „używek" najczęściej poszukiwane są czołowe wózki widłowe z masztem umożliwiającym pracę na wysokości do 3 m (blisko połowa zakupów). Zdecydowanie najpopularniejsze (cztery na pięć wózków) są maszyny o udźwigu do 2,5 t. Handlowcy podkreślają, że wprawdzie obecnie niektórzy klienci podchodzą jeszcze nieufnie do kilkuletnich, elektrycznych wózków, jednak rynek tego rodzaju maszyn ma przed sobą kilka lat intensywnego rozwoju. Powodzeniem cieszą się głównie wózki w wieku do pięciu lat. Klienci stawiają na marki najpopularniejsze również na rynku maszyn nowych. Nie ma większych niespodzianek na liście najpopularniejszych modeli. W przypadku Jungheinrich Polska rynkowym hitem nazwać można czołowy wózek widłowy z napędem spalinowym na gaz i przekładnią hydrodynamiczną (typ TFG 316), a w przypadku STILL Polska na takie miano zasługuje elektryczny wózek serii RX 20. Również inne marki mają swych zdecydowanych liderów, w WDX najwięcej osób pyta o używanego Doosana G155-15, a w Polsadzie (wózki Unicarriers) o 1,5-tonowy DX 15.

LEASING, KREDYT... WYNAJEM

Podejmując decyzję o zakupie środków trwałych, np. wózków widłowych, trzeba zadać sobie pytanie, jak sfinansować taki

zakup – ze środków własnych, z kredytu czy może pozyskać maszyny w formie leasingu. Swoistą formą zewnętrznego finansowania jest też wynajem. Ciągle popularny pozostaje zakup wózka widłowego z własnych środków. Na taką możliwość, wg badań Oferteo.pl, decyduje się ponad 60% firm. Jedna czwarta chciałaby wziąć wózek w leasing, a niespełna 8% zdecydowałoby się na wynajem. W dość zgodnej opinii specjalistów to leasing stanowić będzie w najbliższych latach najciekawszą alternatywę dla zakupów ze środków własnych. Na razie z tej formy finansowania korzystają głównie firmy większe, lepiej zorganizowane. Z danych Związku Polskiego Leasingu wynika, że w 2015 r. wyleasingowano w Polsce 7217 wózków, a wartość umów to ponad 595 mln zł (o prawie 100 mln zł więcej niż rok wcześniej). Największy portfel zrealizował IKB Leasing Polska (1130 maszyn), 780 maszyn zakontraktował Millenium Leasing, a wynik mLeasing to 706 wózków. Rok bieżący potwierdza tendencję z kilkunastu poprzednich miesięcy. Od stycznia do czerwca wyleasingowano w Polsce 3378 wózków, nieco więcej niż w takim samym okresie roku poprzedniego (3371 maszyn). Łączna wartość wzrosła z 268,1 mln zł w I połowie ub.r. do 293,9 mln zł (ok. 10%) w I połowie roku bieżącego. Piotr Klimczak, koordynator sektora maszyn w BZ WBK Leasing, podkreśla, że widać zmiany na rynku leasingu wózków widłowych, a finansowanie tego segmentu przez BZ WBK Leasing wzrosło w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego o ponad 80% pod względem wartości zawartych umów. – Zakładamy, że w związku z optymistycznymi prognozami polskiej gospodarki, szczególnie w kontekście firm budowlanych, będziemy mieli do czynienia z dalszym wzrostem finansowania poprzez leasing tego segmentu – prognozuje Piotr Klimczak.

Jako „flagową" metodę finansowania floty wózków widłowych WDX właśnie leasing wskazuje m.in. Katarzyna Stawiarska z WDX. Zaznacza, że z wiodącymi bankami wynegocjowano preferencyjne stawki leasingowe na wózki widłowe. – Zwyczajowo wymagane dokumenty to: wniosek leasingowy, PIT lub CIT-8 za zeszły rok wraz z potwierdzeniem złożenia, dokumenty finansowe za ostatni rok obrotowy oraz dokumenty finansowe za bieżący okres – wylicza Katarzyna Stawiarska.

W każdym przypadku tradycyjny sposób pozyskania maszyn, tzn. ich zakup, wspierany jest poprzez wynajem. Nie narusza zdolności kredytowych firmy, pozwalając precyzyjnie zabudżetować wydatki. Jedna comiesięczna faktura (będąca w całości kosztem przychodu) oraz pozbycie się problemów administracyjnych (ubezpieczenia, UDT, przeglądy, zakup części) to kolejne plusy wynajmu. Okresy wynajmu są elastyczne, można wynająć maszynę na kilka dni, tygodni lub miesięcy. Coraz więcej dystrybutorów maszyn oferuje tego rodzaju usługę (np. w STILL Polska do dyspozycji wynajmujących w Polsce dostępnych jest ponad 700 urządzeń w 60 konfiguracjach). Paweł Włuka potwierdza, że od kilku lat na popularności zyskują te formy finansowania floty, w których korzystająca z wózków firma nie jest ich właścicielem – takie jak leasing i wynajem długoterminowy. – Spodziewamy się ich dalszego upowszechnienia i rozwoju związanych z nimi usług dodatkowych. W dalszej perspektywie nie jest wykluczony rozwój outsourcingu transportu wewnętrznego – stwierdza Paweł Włuka.

REKLAMA