

Komentarz prezesa Mariusza Golca

## **Prezes Wieltonu: w gospodarce widać oznaki spowolnienia, dlatego jako branża transportowa musimy wrzucić trzeci bieg, żeby zachować udziały w rynku**

**Branża transportowa odczuwa skutki spowolnienia gospodarczego. Wyhamowanie wzrostów na poszczególnych zachodnioeuropejskich rynkach, niedobór pracowników i gorsze wyniki eksportu nie pozostają bez wpływu na całą branżę. Aby utrzymać się na wysokiej pozycji, konieczne jest ciągłe inwestowanie, poszerzanie portfolio i dywersyfikacja geograficzna. Wiadomo, że gospodarka, a w szczególności jej kluczowy element jakim jest transport, ma swoje cykle i zawsze po okresach wzrostów przychodzą spadki. My budując Strategię Wzrostu 2020 staraliśmy się do tego spadkowego trendu przygotować.**

Liczony przez GUS wskaźnik rentowności obrotu netto spadł w sektorze transportu i magazynowania z 3,9 proc. w 2017 r. do 2,9 proc. w 2018 r. Z drugiej strony NBP alarmuje o rosnących problemach z zadłużeniem firm transportowych. Zdaniem banku centralnego wysoki poziom dźwigni finansowej w tej branży wynika z utrzymującego się wzrostu udziału zewnętrznego finansowania krótkoterminowego. GUS podaje z kolei, że firmy z branży transportowej mają coraz większe problemy z zatorami płatniczymi. Spowolnienie wynika również z sytuacji międzynarodowej. Niepewność związana z Brexitem, stagnacja na rynku niemieckim czy recesja we Włoszech znacząco przyczyniły się do obecnej sytuacji.

Co istotne, w kontekście Brexitu, polska branża transportowa odgrywa kluczową rolę w przewozie towarów pomiędzy Wielką Brytanią a krajami UE. Ze statystyk brytyjskiego rządu wynika, że polskie ciężarówki odpowiadają za transport 20 proc. towarów między Wielką Brytanią a pozostałymi krajami Unii Europejskiej. Codziennie na Wyspy wjeżdża lub wpływa na promach ok. 1200 polskich tirów. Wyjście Wielkiej Brytanii z Unii może więc wiązać się z nie lada wyzwaniem dla polskich przewoźników.

W związku z pogorszeniem się globalnego otoczenia makroekonomicznego firmy transportowe ostrożniej planują swoje wydatki i inwestycje. Świadczy o tym zmniejszenie się w I kwartale 2019 r. dynamiki rejestracji nowych samochodów ciężarowych (+4,2 proc. w stosunku do I kw. 2018 r.) oraz przyczep ciężarowych (+2,6 proc.). Niezbyt optymistycznie prezentuje się także sytuacja pod koniec pierwszego półrocza br. W podgrupie przyczep i naczep o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony liczba rejestracji w czerwcu br. (1 865 szt.) była niższa, w porównaniu do analogicznego miesiąca w roku ubiegłym o 21,8 proc. (-521 szt.). Po pięciu miesiącach wzrostów liczonych rok do roku rynek w czerwcu wyhamował. Ogromnym wyzwaniem dla branży jest niedobór pracowników. Według oficjalnych danych GUS w branży jest kilkanaście tysięcy wakatów. Organizacje pracodawców twierdzą jednak, że samych kierowców ciężarówek brakuje nawet 100 tys. Naturalnym jest więc, że te wakaty zapełniane są pracownikami zza granicy – z danych Głównego Inspektoratu Transportu



Drogowego wynika, że w 2018 r. wydano w sumie 72,4 tys. świadectw kierowcy dla obcokrajowców, w tym 56,3 tys. dla Ukraińców i 13,6 tys. dla Białorusinów.

Wszystkie te czynniki sprawiają, że aby utrzymać pozycję lidera na europejskim rynku transportu, firmy muszą inwestować w pozyskiwanie i rozwój pracowników, śledzić trendy i zmiany legislacyjne, dbać o stan taboru i szukać sposobów na dywersyfikację geograficzną swojego biznesu. Falą wznosząca, która może ponieść w górę polską branżę transportową jest w mojej ocenie rozwój e-commerce. Według prognoz firmy Statista w 2019 r. globalne przychody z handlu internetowego przekroczą 2,02 bln dolarów. Największą część tego rynku będą stanowić zakupy ubrań i obuwia (601 mld dolarów). Przychody z e-commerce mają rosnąć w kolejnych latach średnio w tempie ok. 9 proc. rocznie i w 2023 r. osiągnąć wartość 2,85 bln dolarów.

Przewagą Grupy Wielton jest realizowana od 2017 roku strategia, która zakłada stały rozwój poprzez wzrost organiczny i przejęcia. Kluczowe okazały się skokowe wejścia na zagraniczne rynki: brytyjski, niemiecki i francuski. Stąd korzystamy dziś z potencjału, jaki daje nam szerokie portfolio produktowe oraz obecność na wielu rynkach i możliwość odpowiadania na zróżnicowane potrzeby firm transportowych, często wysokospecjalistyczne takie jak np. inloadery, naczepy do przewozu tafli szklanych czy zabudowy lastmile wykorzystywane właśnie w realizacji dostaw rynku e-commerce. Inwestujemy również w rozwój technologii, pozwalającej m.in. na optymalizację kosztów, zmniejszenie zużycia paliwa oraz emisji CO<sub>2</sub>.

Aby wesprzeć naszych klientów w utrzymaniu standardu świadczonych usług oraz w ich rozwoju oferujemy im odkup naczep, leasingi i korzystne formy finansowania, czy możliwość wypożyczenia naczep. Dla klientów flotowych czy firm dostawczych przygotowaliśmy m.in. ofertę Wielton Finance, uwzględniającą zasadę „używaj, nie kupuj”. Jest to możliwość wynajmu długoterminowego – średni okres wynosi ok. 4-5 lat. Natomiast z myślą o zapotrzebowaniu na produkty „tu i teraz” stworzyliśmy usługę dopasowaną do klientów indywidualnych i mniejszych firm. Mowa tutaj o Wielton Rent, czyli wynajmie krótkoterminowym. W tym wypadku czas wypożyczenia jest zróżnicowany i może trwać do 12 miesięcy. Dzięki tym usługom klienci minimalizują konieczność „mrożenia” większej gotówki.

**### KONIEC ###**

**Dodatkowych informacji udzielają:**

Agata Piekarz  
Havas PR Warsaw  
agata.piekarz@havas.com  
+48 517 057 545

Agnieszka Placek  
Wielton S.A.  
a.placek@wielton.com.pl  
+48 502 665 126



### O firmie Wielton S.A.:

Wielton S.A. z siedzibą w Wieluniu to największy polski producent naczep, przyczep i zabudów. Spółka notowana na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie należy do grona dziesięciu największych producentów w swojej branży na świecie. Klientami Wieltonu są firmy transportowe, budowlane, produkcyjne, dystrybucyjne i rolnicze. Grupa Wielton posiada trzy centra produkcyjne: w Polsce, Niemczech, we Francji oraz Wielkiej Brytanii, a także dwie montownie: we Włoszech i w Rosji. Pod koniec 2016 roku Wielton uruchomił spółkę zależną w Wybrzeżu Kości Słoniowej, gdzie jako pierwszy europejski producent wybuduje montownię naczep drogowych.

W ramach całej Grupy zatrudnienie znajduje obecnie około 3,5 tys. pracowników, przy czym najwięcej, bo aż 2 tys. w Wieluniu. Swoim klientom producent zapewnia również wsparcie serwisowe. Kierowcy mogą skorzystać z jednego z ponad 600 punktów zlokalizowanych w 29 krajach Europy. W 2016 r. w Wieluniu Wielton otworzył Centrum Badawczo-Rozwojowe. Inwestycje w badania i rozwój to dla spółki istotny element strategii. Już dziś firma współpracuje z instytutami i uczelniami w Polsce i za granicą, a Centrum Badań i Rozwoju posiada jedyną w Polsce, a drugą w Europie stację do całopojazdowego badania naczep, która umożliwia wykrywanie ewentualnych usterek już na etapie testów produkowanych pojazdów. Oferta Grupy Wielton z roku na rok się poszerza i zostaje wzbogacona o nowe produkty. Klienci mogą wybierać spośród 12 grup pojazdów, dostępnych w ponad 800 konfiguracjach. Siłą Grupy jest konsekwentnie realizowana strategia, oparta na rozwoju organicznym i akwizycjach. W 2015 r. nabyła wybrane aktywa od spółki Compagnia Italiana Rimorchi, w tym m.in. wiodące włoskie marki Viberti i Cardi. W maju 2017 r. Grupa przejęła niemiecką spółkę Langendorf, dzięki czemu poszerzyła swoją ofertę m.in. o specjalistyczne pojazdy do przewozu szkła i prefabrykatów betonowych, a w ostatnim kwartale 2017 roku sfinalizowała przejęcie 100% udziałów we francuskiej spółce Fruehauf. Przejęcie spółki Lawrence David we wrześniu 2018 roku pozwoliło wzbogacić ofertę Grupy o kolejne unikalne pojazdy. Na szczególną uwagę zasługują produkty z linii last mile/home oraz bezstłupkowe naczepy kurtynowe, które pozwalają na bardziej efektywne ładowanie i szybszy transport.