



「 Wyniki branży leasingowej w I półroczu 2024 r. 」

Konferencja prasowa Związku Polskiego Leasingu | 08.08.2024 r.

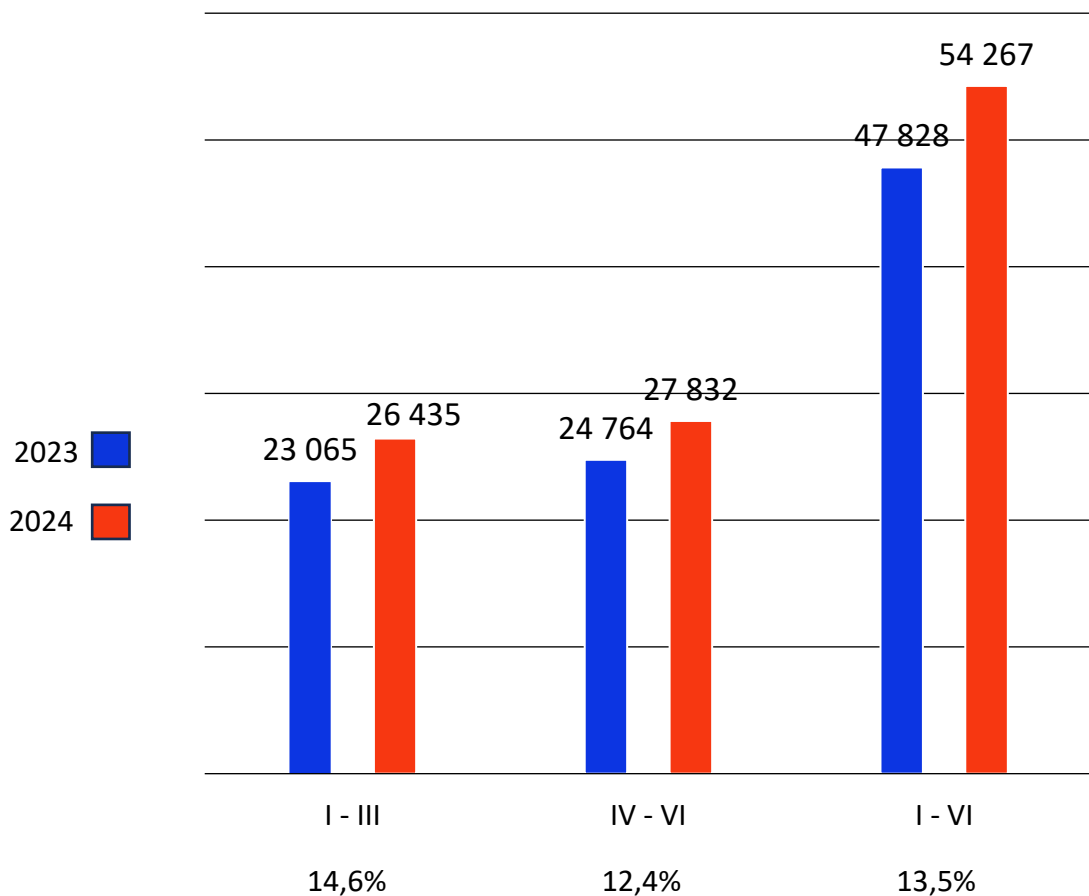
AGENDA

- 
- 1 Wyniki branży leasingowej w I półroczu 2024 r.
 - 2 Wyniki branży wynajmu długoterminowego aut i Rent a Car w Polsce w I półroczu 2024 roku
 - 3 Wyniki branży leasingowej na tle otoczenia makroekonomicznego
- 

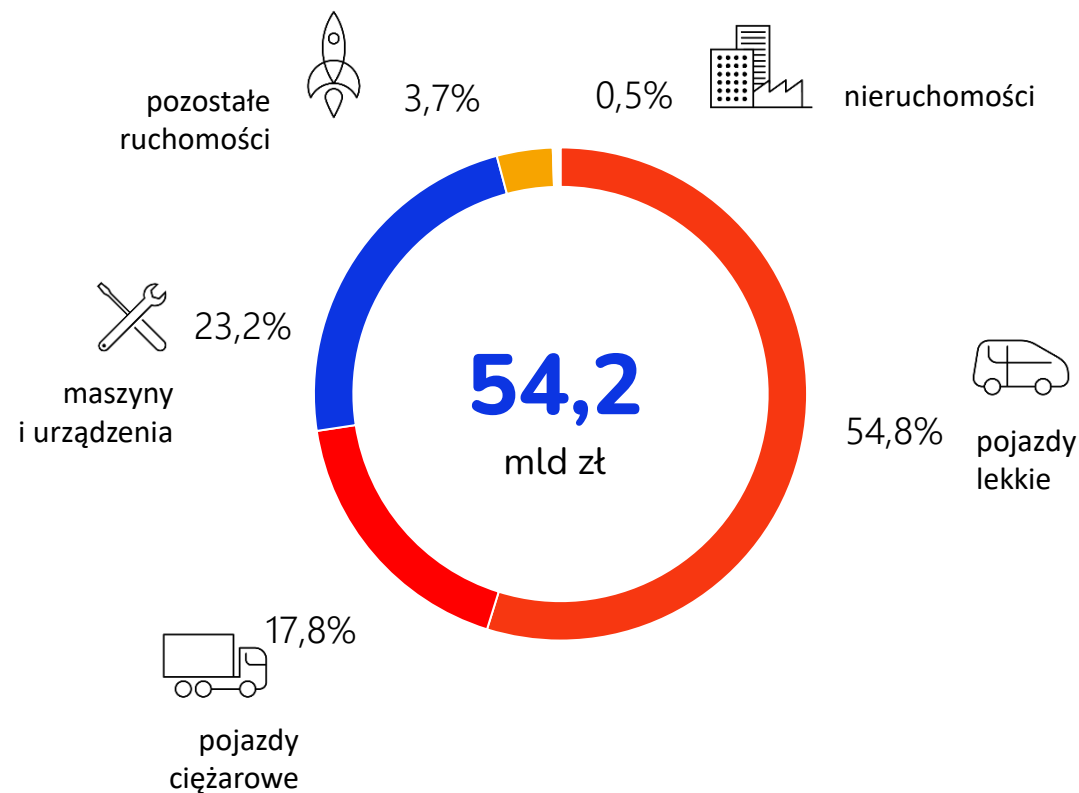
1 Wyniki branży leasingowej w I półroczu 2024 roku
**Marcin Balicki, przewodniczący Rady ZPL, prezes Millennium Leasing
oraz Monika Constant, prezeska ZPL**

Aktywa finansowane przez firmy leasingowe w I H 2024 r.

FINANSOWANIE OGÓŁEM W MLN PLN



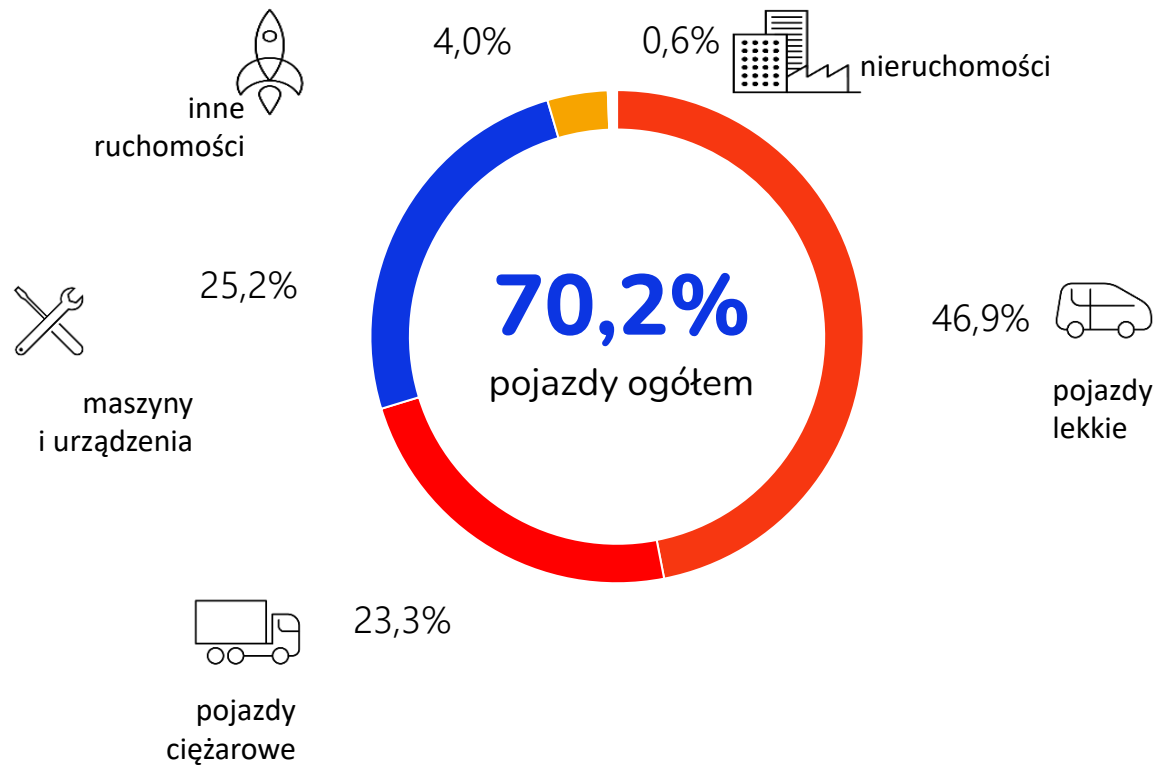
STRUKTURA FINANSOWANIA PRZEDMIOTÓW



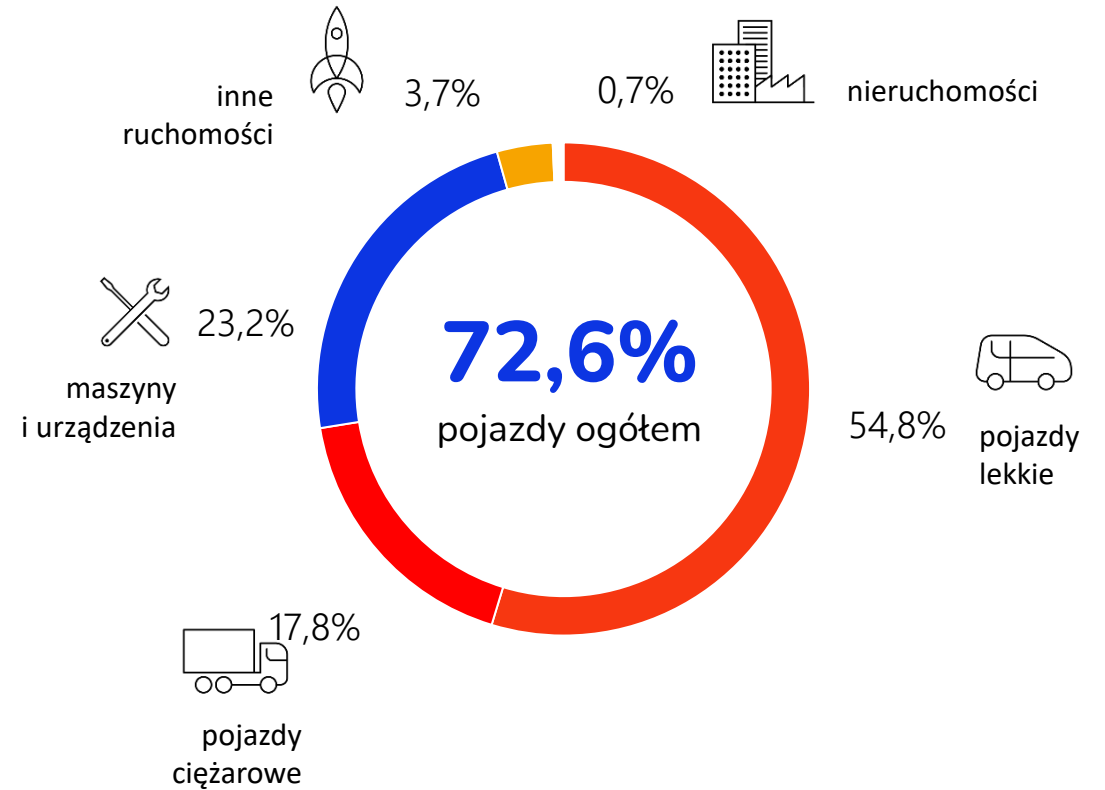
Łącznie aktywa finansowane przez firmy leasingowe

STRUKTURA FINANSOWANIA PRZEDMIOTÓW IH 2023 vs. IH 2024

I półrocze 2023 r. – 47,8 mld zł

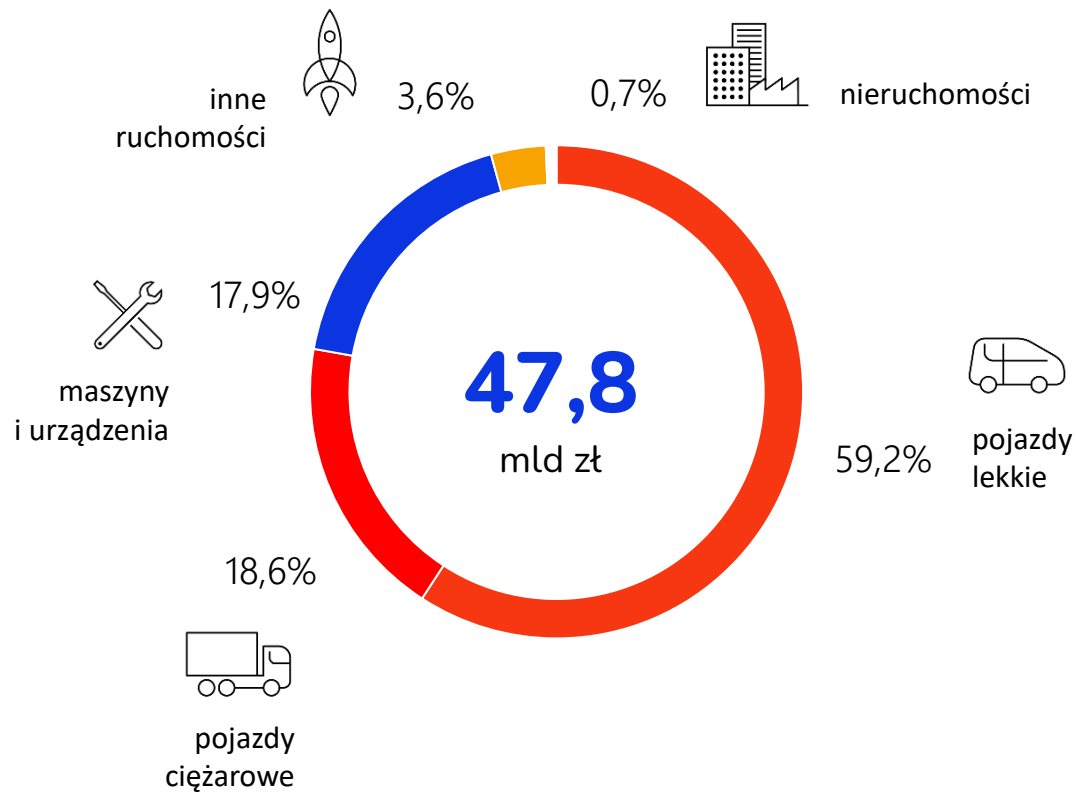


I półrocze 2024 r. – 54,3 mld zł

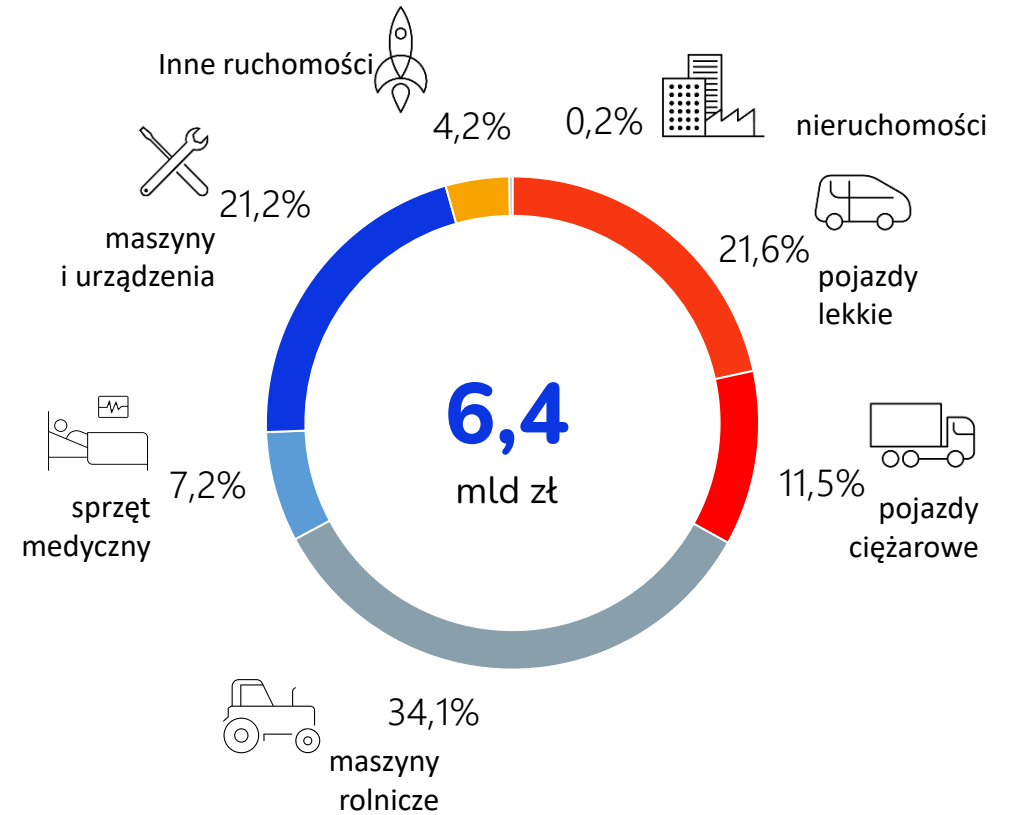


Aktywa finansowane leasingiem i pożyczką inwestycyjną

STRUKTURA LEASING

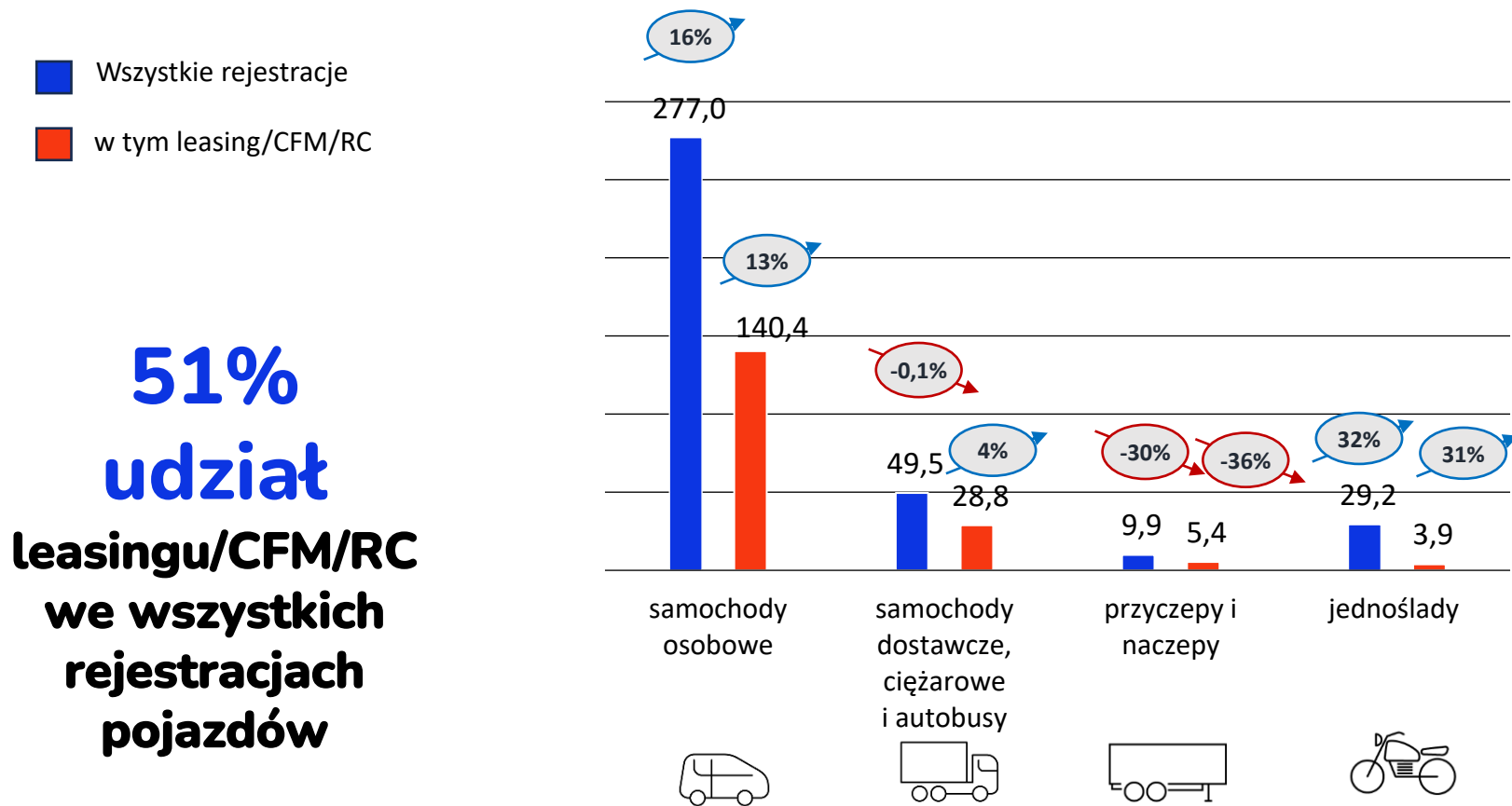


STRUKTURA POŻYCZKA



Pierwsze rejestracje nowych pojazdów w I H 2024 r.

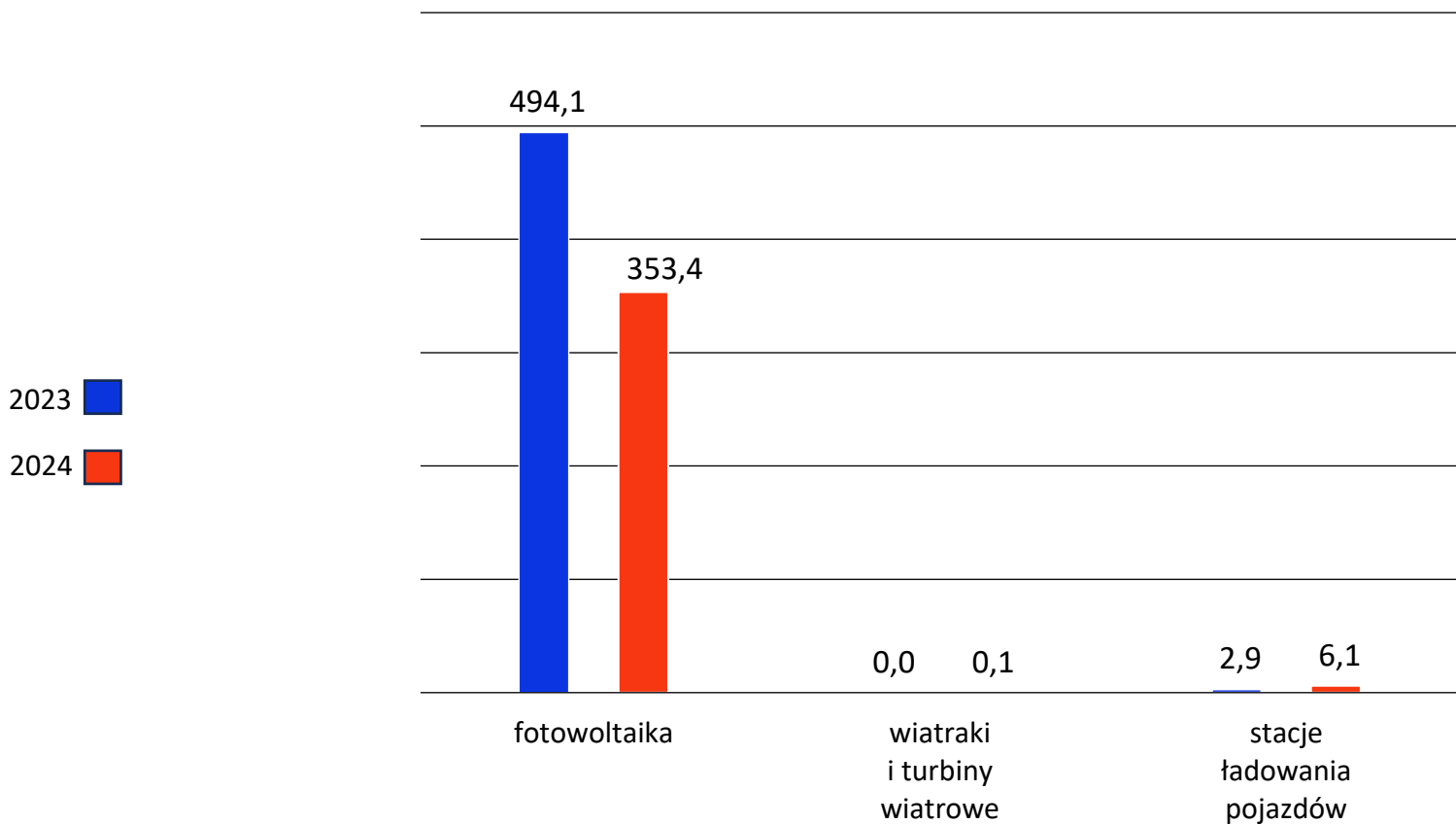
W TYS. SZTUK, ZMIANA R/R



8,8 tys.
aut elektrycznych (BEV)
54%
udział leasingu/CFM/RC we wszystkich rejestracjach elektryków

Zielone aktywa sfinansowane w I H 2024 r.

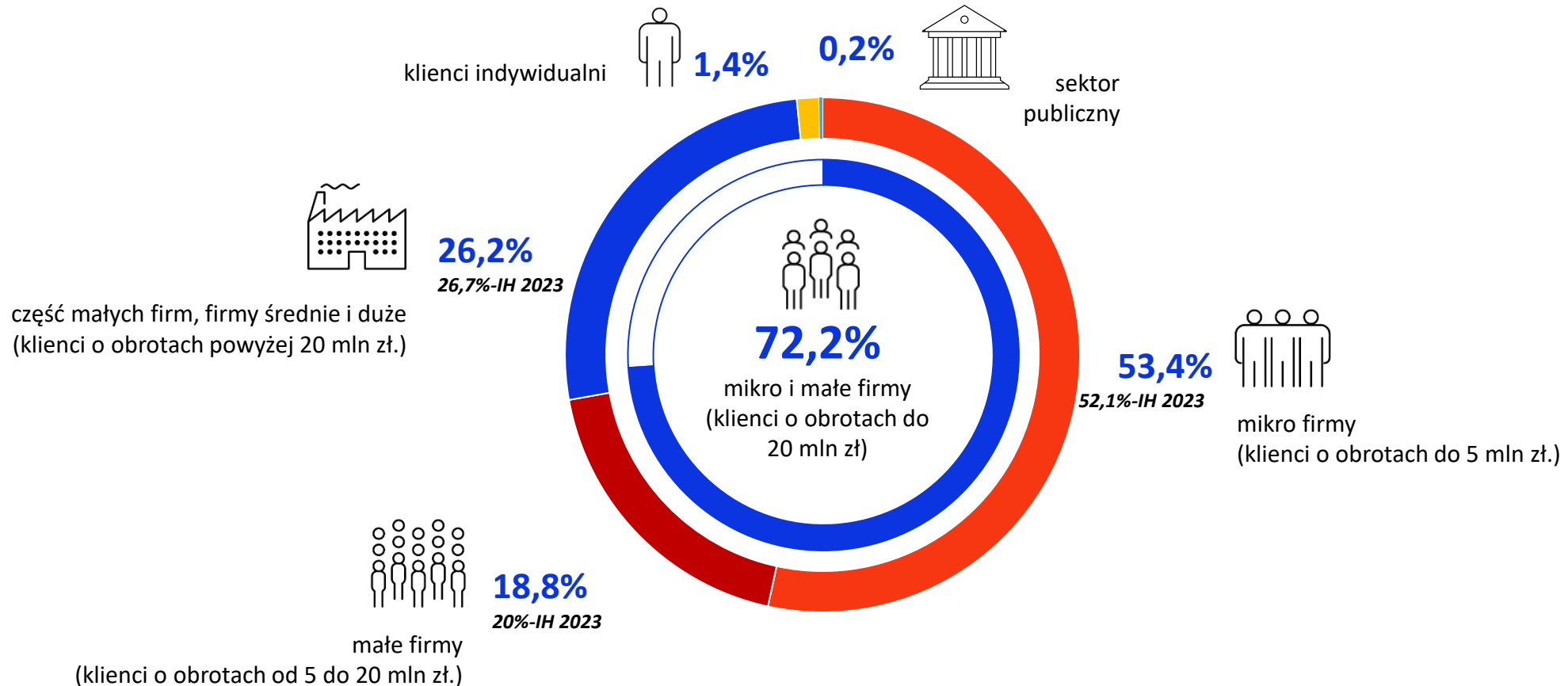
FINANSOWANIE OGÓŁEM W MLN PLN



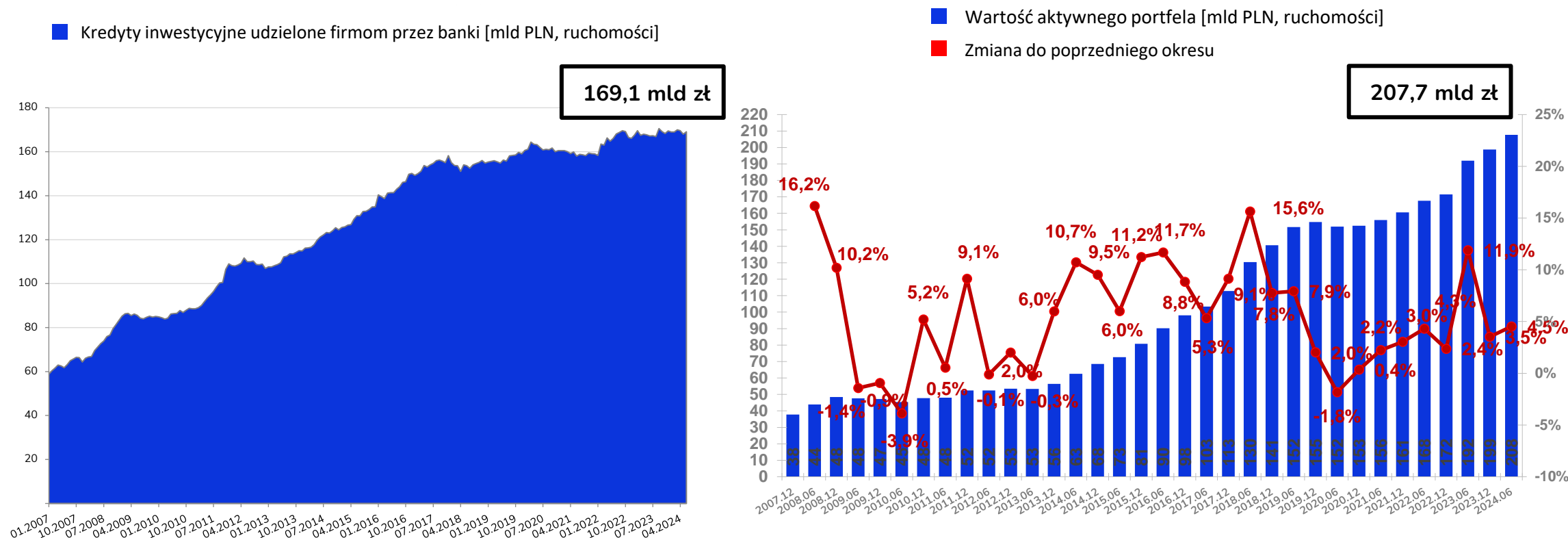
360
mln zł
spadek o 28%

Struktura klientów firm leasingowych

SZACUNKOWA STRUKTURA KLIENTÓW FIRM LEASINGOWYCH



Finansowanie inwestycji – leasing vs kredyt inwestycyjny – rynek ruchomości



CAŁKOWITA WARTOŚĆ AKTYWNEGO PORTFELA BRANŻY LEASINGOWEJ

czerwiec 2023

196,3 mld zł

czerwiec 2024

212,0 mld zł

dynamika wzrostu

+8% (r/r)

Główne wnioski

1. W I półroczu 2024 roku branża leasingowa sfinansowała inwestycje na poziomie 54,3 mld zł
2. Branża leasingowa jest na stabilnej dwucyfrowej ścieżce wzrostu
3. Główną siłą napędową są pojazdy lekkie
4. Widać pozytywny trend w dynamice finansowania maszyn i urządzeń
5. W segmencie maszyn i urządzeń dominuje finansowanie maszyn rolniczych i sprzętu budowlanego
6. Kluczowym odbiorcą leasingu są mikro i mali przedsiębiorcy
7. W całym 2024 roku rynek wzrośnie o ponad 12 proc., do ponad 115 mld zł

2

Wyniki branży wynajmu długoterminowego aut i Rent a Car w Polsce
w I półroczu 2024 roku

Daniel Trzaskowski, członek zarządu PZWLP, prezes Carefleet

Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów (PZWLP)

Wyniki branży wynajmu długoterminowego aut (CFM) i
Rent a Car w Polsce w pierwszym półroczu 2024





I półrocze 2024 roku
– otoczenie rynkowe i najważniejsze zjawiska



Rynek motoryzacyjny w Polsce powraca do swojej najlepszej formy, znanej sprzed pandemii:

- Zarówno pierwszy, jak i drugi kwartał 2024 r. przyniosły kontynuację rozpoczętych jeszcze w 2023 r. wzrostów sprzedaży nowych aut w polskich salonach.
- Ważniejsze w tym kontekście od samej dynamiki wzrostowej jest jednak osiągnięcie od dawna nieobserwowanych, dużych wolumenów sprzedaży, które zrównały się już z poziomami notowanymi w bardzo dobrym pod tym względem roku przed pandemią, czyli w roku 2019.
- Wysoki poziom sprzedaży – równy temu z 2019 r. – osiągnięty został w każdej z grup klientów - zarówno firmowych, jak i indywidualnych.
- Odbudowę widać także na rynku wtórnym samochodów – duży wzrost zanotowany został również jeśli chodzi o import aut używanych do naszego kraju.

Powrót wolumenów sprzedaży nowych aut do poziomów sprzed pandemii

I półrocze 2024 – otoczenie rynkowe i najważniejsze zjawiska

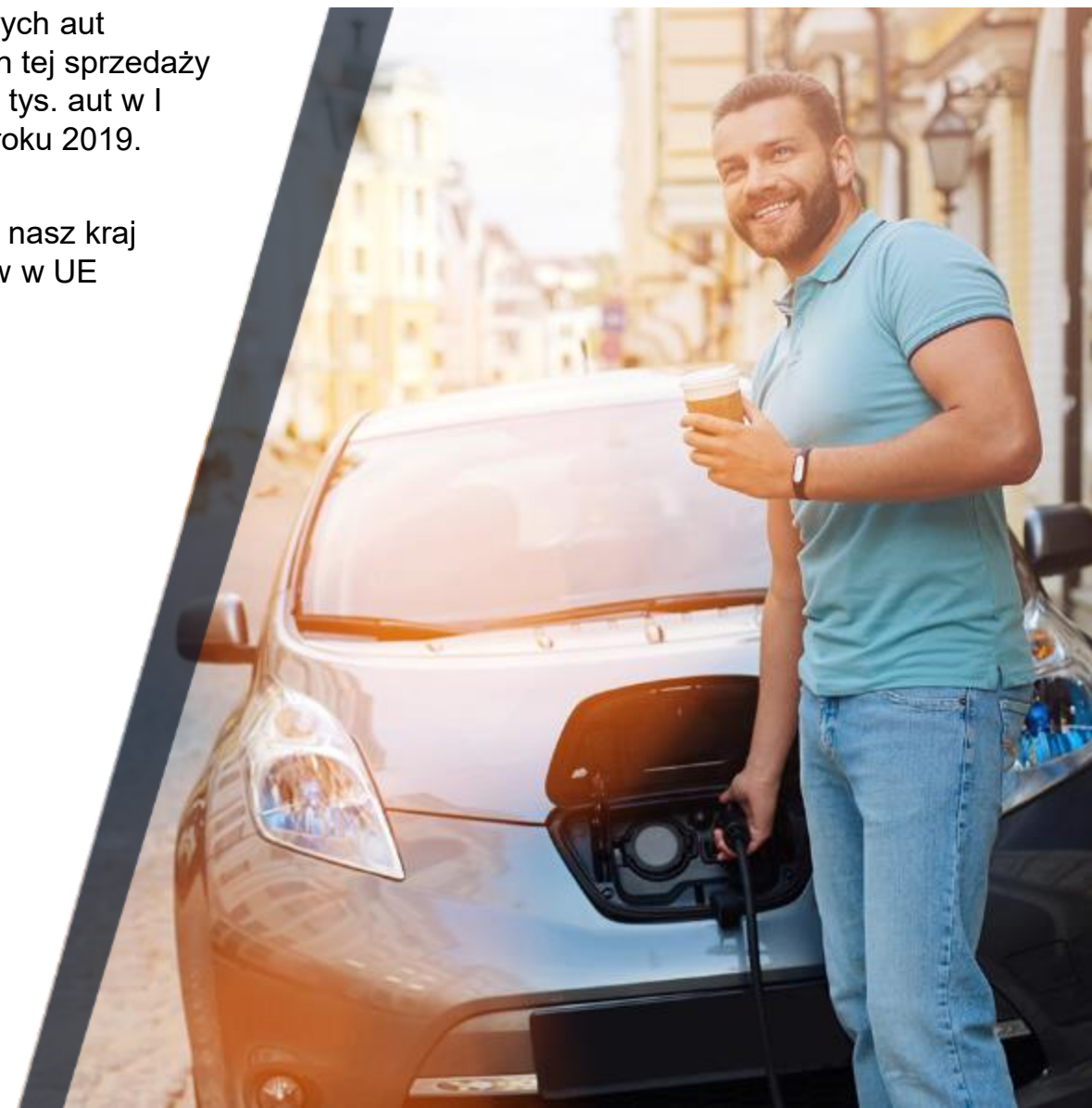
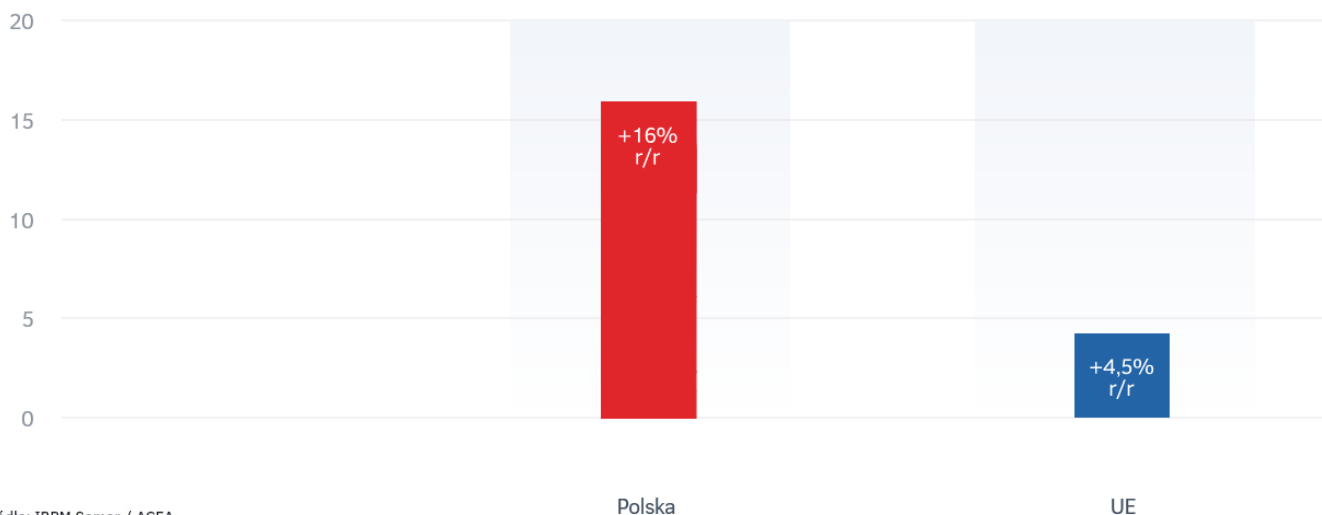
/ 01

Rynek motoryzacyjny w Polsce powraca do formy znanej z przed pandemią. W I półroczu 2024 r. w polskich autosalonach sprzedano aż o 16% nowych aut osobowych więcej niż w porównywalnym czasie rok temu. Wolumen tej sprzedaży osiągnął już poziom obserwowany przed pandemią – niemalże 277 tys. aut w I półroczu bieżącego roku w porównaniu z 278 tys. aut w I półroczu roku 2019.

/ 02

W porównaniu z rynkiem motoryzacyjnym w całej Unii Europejskiej, nasz kraj wypada w I półroczu 2024 r. znacznie lepiej. Sprzedaż samochodów w UE urosła w pierwszych sześciu miesiącach bieżącego roku o 4,5% r/r.

**Dynamika całkowitej sprzedaży (firmy i osoby prywatne)
nowych aut osobowych w Polsce w porównaniu
z rynkiem UE w I półroczu 2024 r.**



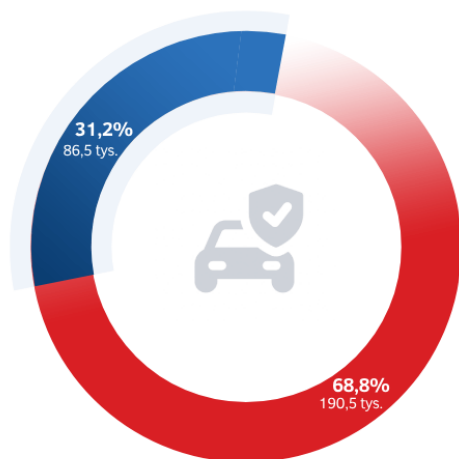
/ 03

Podobnie jak w wielu poprzednich latach, głównym motorem napędowym sprzedaży nowych aut w Polsce pozostają firmy, które w pierwszym półroczu nabyły 190,5 tys. samochodów (o 10,3% więcej niż w analogicznym czasie rok wcześniej), co stanowiło 68,8% całkowitej sprzedaży. Udział firm w sprzedaży zmniejszył się jednak o 3,6 p.p. w porównaniu z I półroczem 2023.

/ 04

Klienci indywidualni zakupili 86,5 tys. aut i w ich przypadku odnotowany został imponujący wzrost sprzedaży aż o 31% r/r, będący jednak efektem m.in. niskiej bazy porównawczej. Sam wolumen sprzedaży, zarówno w przypadku firm, jak i klientów indywidualnych osiągnął poziom z analogicznego okresu przed pandemią (w 2019 r.).

Sprzedaż nowych samochodów osobowych w Polsce w I półroczu 2024 roku

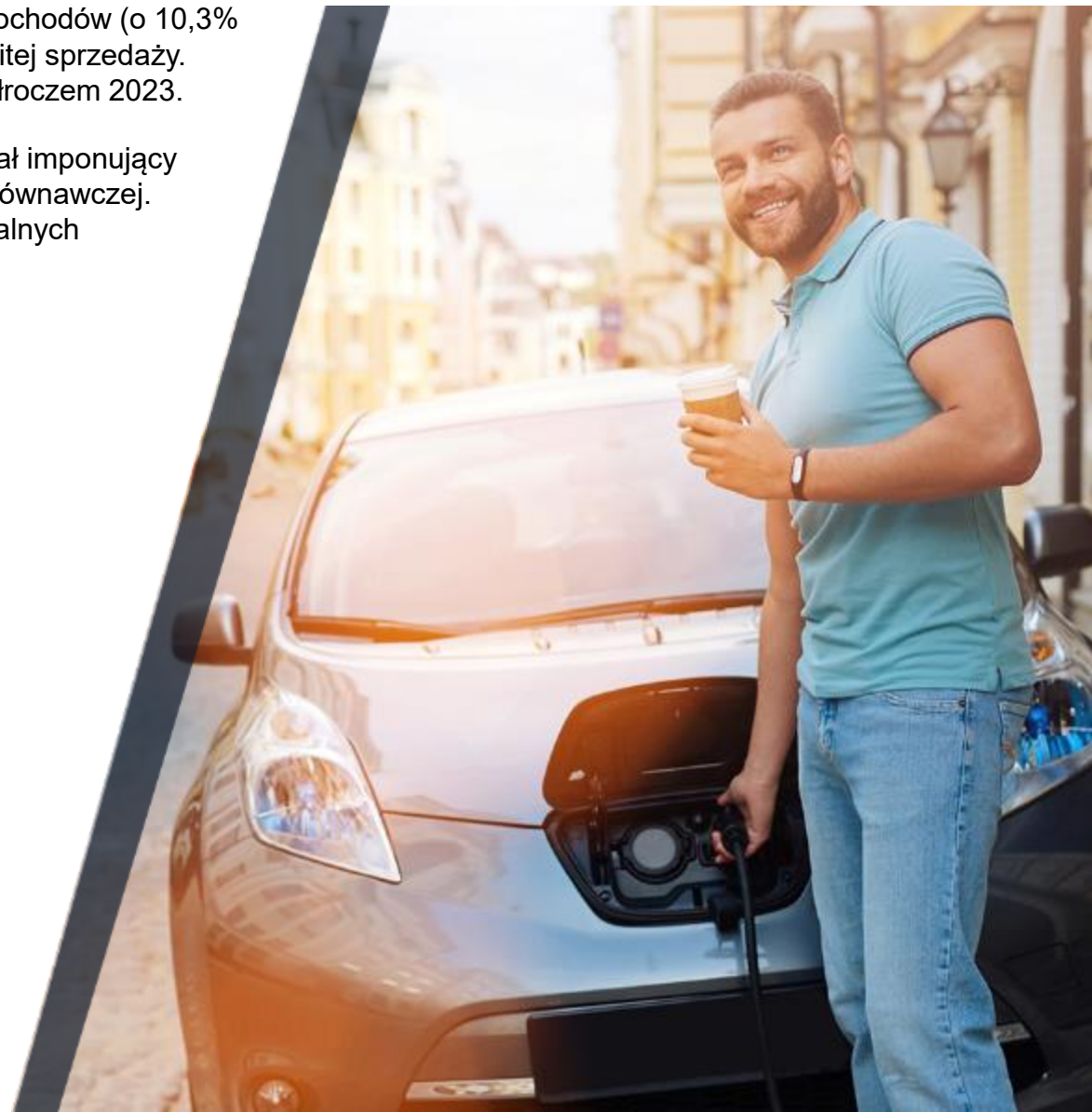


Osoby prywatne (klienci indywidualni)

31,2% +3,6% r/r

Firmy (klienci instytucjonalni)

68,8% -3,6% r/r



I półrocze 2024 – otoczenie rynkowe i najważniejsze zjawiska

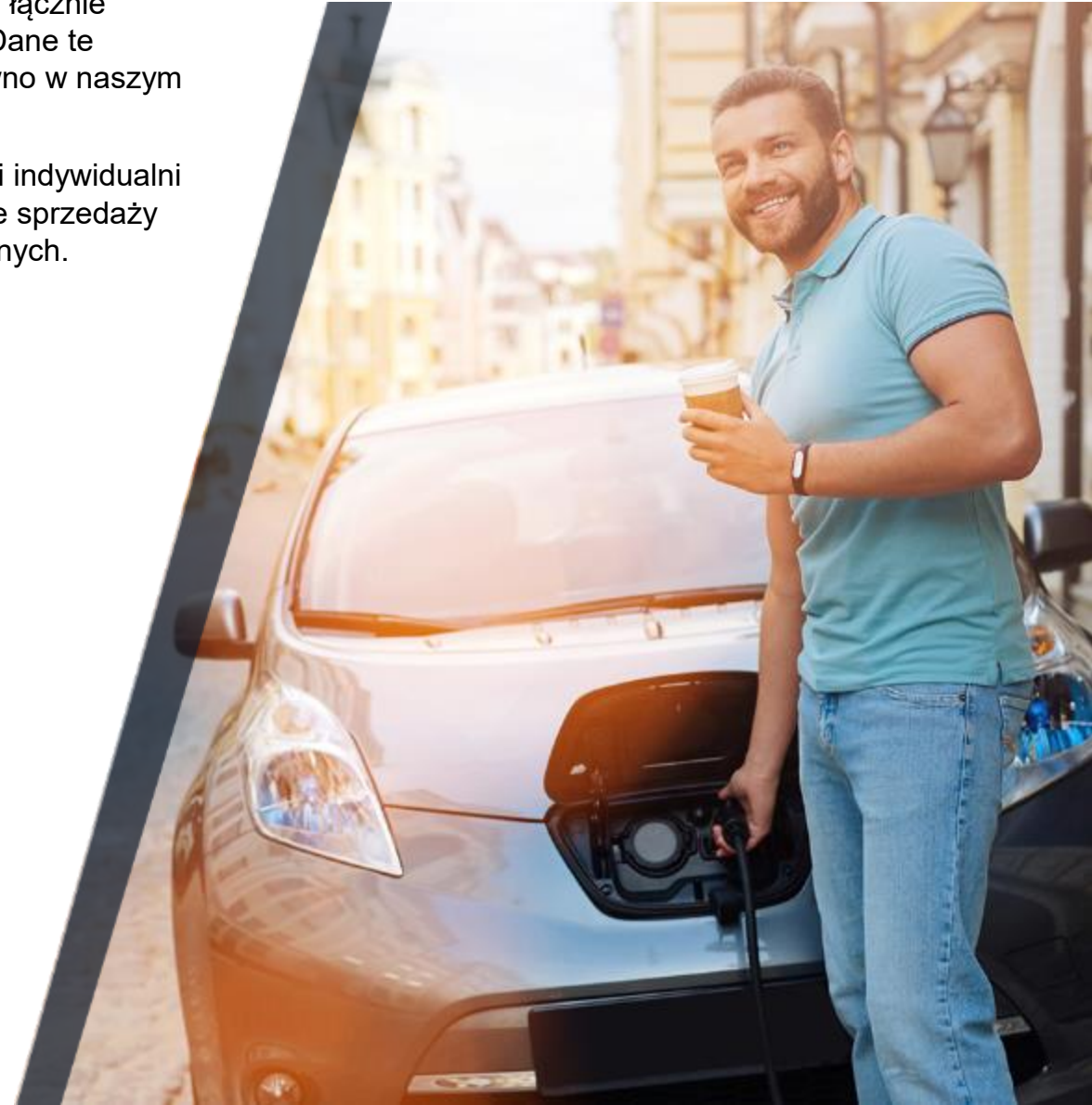
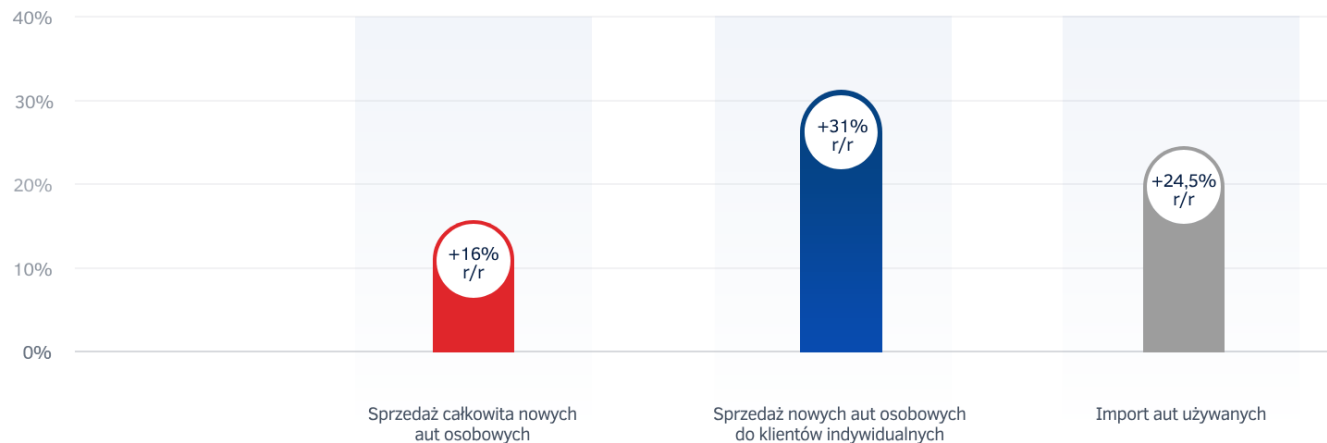
/ 05

W I półroczu 2024 r. można zaobserwować również znaczące wzrosty jeśli chodzi o import aut używanych zza granicy. Do Polski sprowadzono w tym czasie łącznie 438,5 tys. samochodów używanych, o 24,5% więcej niż rok wcześniej. Dane te świadczą, że odbudowuje się również rynek wtórny samochodów, zarówno w naszym kraju, jak i całej UE.

/ 06

Eksperci zauważają, że za import odpowiadają przede wszystkim klienci indywidualni i pozytywnym zjawiskiem w tym kontekście jest szybszy wzrost w Polsce sprzedaży nowych samochodów w tej grupie klientów, od importu pojazdów używanych.

Dynamika sprzedaży nowych aut osobowych vs import aut używanych w Polsce w I półroczu 2024 r.



/ 07

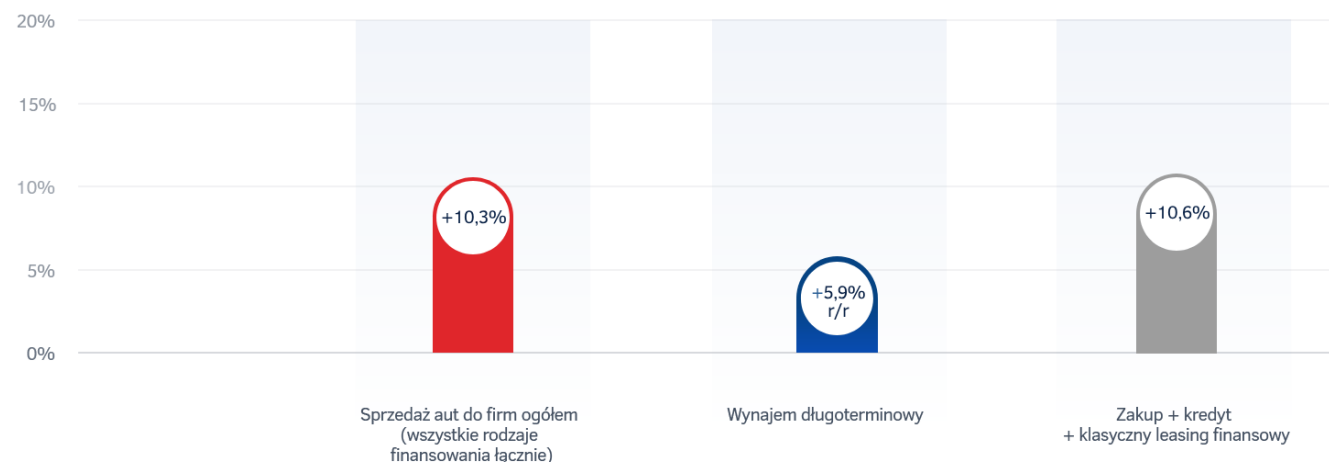
Z danych po I półroczu 2024 r. wynika, że sprzedaż nowych samochodów do firm w Polsce urosła w I półroczu o 10,3% r/r. Dynamika wzrostu w tym zakresie różniła się jednak w zależności od formy finansowania. W przypadku nowych aut osobowych nabywanych ze środków własnych, w kredycie lub z wykorzystaniem leasingu liczonych razem wzrost wyniósł 10,6% r/r. Jeśli zaś chodzi o wynajem długoterminowy, to według danych PZWLP, na podstawie informacji od firm członkowskich, dotyczących nowych rejestrowanych aut osobowych na potrzeby wynajmu długoterminowego (łącznie usług Full Serwis Leasing i Leasing z Serwisem) wzrost sprzedaży w I półroczu osiągnął poziom 5,9% r/r.

/ 08

Obecnie obserwowane jest zjawisko udzielania przez dealerów samochodów wyższych rabatów dla klientów z sektora najmniejszych przedsiębiorców, co korzystnie wpływa na wzrost sprzedaży przede wszystkim w klasycznym leasingu finansowym, z którego w Polsce wciąż korzysta większość przedsiębiorców z sektora MŚP. Należy przy tym zaznaczyć, że odsetek mikro, małych i średnich firm decydujących się na wynajem długoterminowy aut w naszym kraju konsekwentnie rośnie każdego roku. W aktualnej sytuacji rynkowej, zjawisko tego typu korzystniej wpływa jednak na klasyczny leasing finansowy.

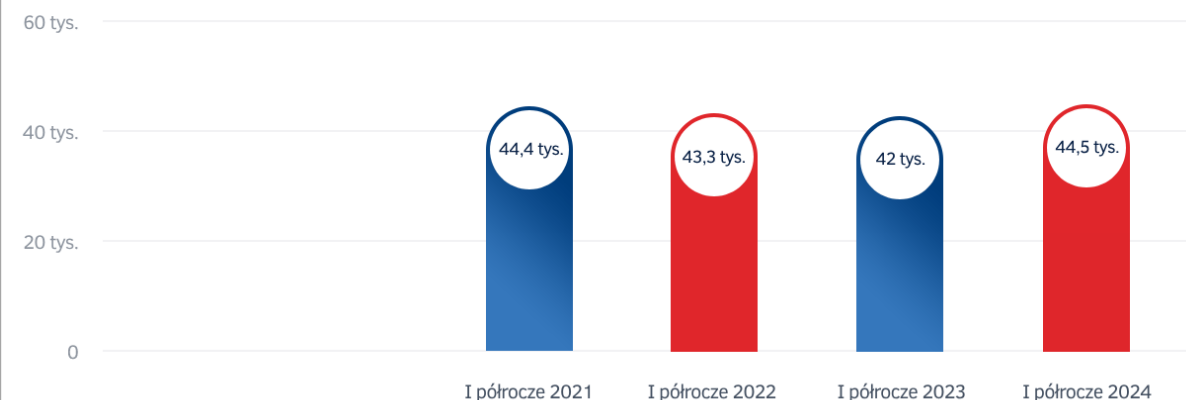
Dynamika sprzedaży nowych aut osobowych do firm w Polsce (w podziale na różne rodzaje finansowania)

I półrocze 2024 r. vs I półrocze 2023 r.



Poziom sprzedaży nowych aut osobowych w wynajmie długoterminowym

w latach 2021 – 2024





I półrocze 2024

– wyniki branży wynajmu długoterminowego (CFM) i Rent a Car

Flota aut w wynajmie długoterminowym w PZWLP:

- Do PZWLP należy obecnie 18 firm członkowskich – najważniejsi gracze rynku CFM oraz duże, sieciowe (polskie i międzynarodowe) wypożyczalnie samochodów (Rent a Car).
- Łączna flota PZWLP (FSL i LS) na koniec czerwca 2024 to prawie 267 tys. samochodów.
- Klienci stawiają na maksymalną prostotę i wygodę związaną z autami – 9 na 10 samochodów w wynajmie długoterminowym w Polsce znajduje się w usłudze Full Serwis Leasing.
- Najpopularniejsze samochody w wynajmie długoterminowym (stan na koniec czerwca 2024):
 - Skoda Octavia
 - Toyota Corolla
 - Volkswagen Golf
 - Kia Ceed
 - Hyundai i30



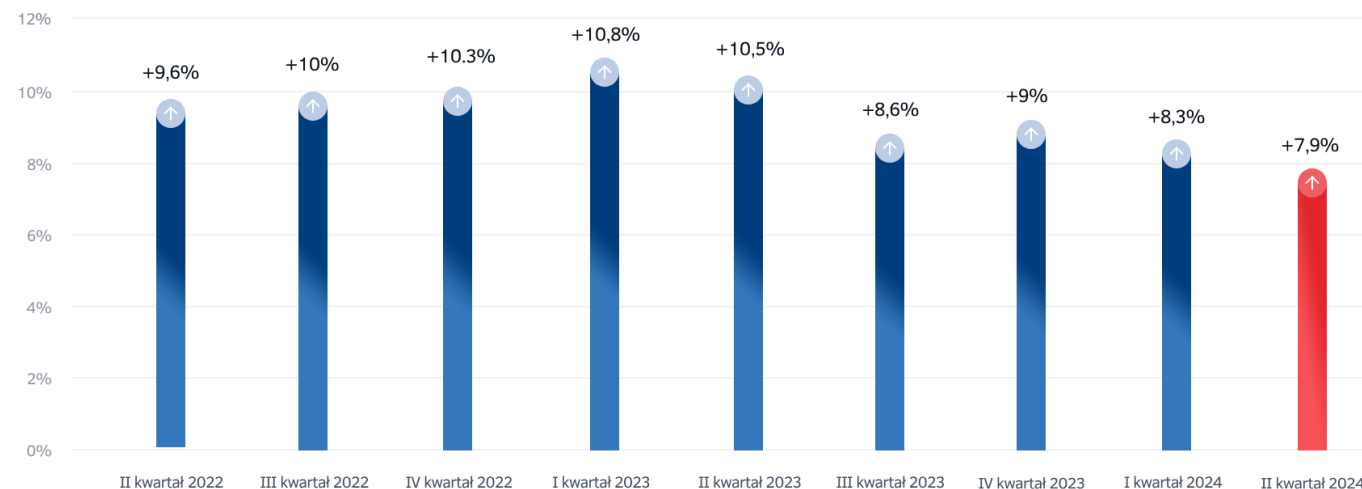
Prawie 267 tys. aut w wynajmie długoterminowym i 21 tys. w wynajmie krótko- i średnioterminowym w PZWLP na koniec czerwca 2024 r. Rośnie siła organizacji.

Wynajem długoterminowy notuje dobrą dynamikę rozwoju – wzrost o 7,9% r/r

- Dane po I półroczu 2024 r. wskazują, że rynek wynajmu długoterminowego samochodów w Polsce pozostaje w dobrej kondycji. Pod względem najważniejszego wskaźnika jego rozwoju, a więc łącznej liczby aut znajdującej się w wynajmie długoterminowym, branża urosła na koniec czerwca o 7,9% r/r.
- Rynek wynajmu długoterminowego samochodów w Polsce bezustannie rośnie, aczkolwiek tempo rozwoju jest w tym roku nieco niższe niż w poprzednich latach.
- Przyczyną jest zmniejszony popyt ze strony dużych firm (wciąż stanowiących filar wynajmu długoterminowego w Polsce), który zapewne jest pochodną takich czynników jak wzrost kosztów prowadzenia działalności, jak również istotnych zakupów flotowych poczynionych przez ten segment klientów w 2023 roku.
- Na dwucyfrowe tempo rozwoju wynajmu długoterminowego w Polsce, obserwowane wielokrotnie w przeszłości, trzeba będzie jednak jeszcze poczekać. Prognozy na przyszłość w perspektywie średniookresowej są jednak dobre, optymizm i skłonność do inwestycji firm i przedsiębiorców w naszym kraju będzie rosła, a to z kolei przełoży się także na zwiększenie dynamiki wzrostu rynku wynajmu długoterminowego.



Tempo wzrostu r/r branży wynajmu długoterminowego samochodów w Polsce. Łączna liczba aut w usłudze Full Serwis Leasing



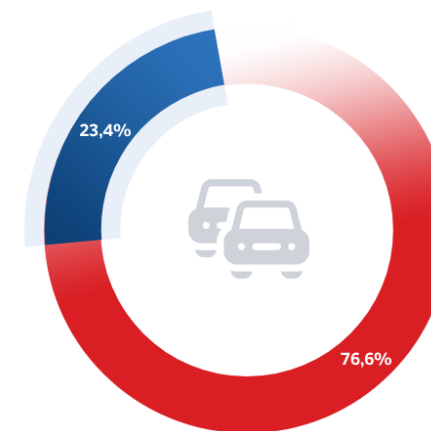
Źródło: PZWLP

Blisko co czwarte nowe auto osobowe nabywane przez przedsiębiorców w Polsce w I półroczu 2024 r. w wynajmie długoterminowym

- W wynajmie długoterminowym znalazł się blisko co czwarty (23,4%) nowy samochód osobowy nabywany przez firmy i przedsiębiorców w Polsce w pierwszym półroczu tego roku.
- Cieszy utrzymanie przez branżę relatywnie wysokiego udziału w sprzedaży aut do firm w Polsce, szczególnie że wolumen tej sprzedaży w pierwszym półroczu był duży, powrócił do poziomu sprzed pandemii.
- Branża zakupiła w pierwszym półroczu roku na potrzeby oferowanych usług 44,5 tys. nowych aut osobowych.
- Jeszcze dekadę temu świadomość wynajmu długoterminowego w Polsce nie była duża, korzystały z niego głównie duże korporacje. Dzisiaj wynajem długoterminowy jest już coraz lepiej wykorzystywany nawet wśród najmniejszych przedsiębiorców, którzy stanowią coraz większą grupę klientów branży.
- Podobnie jak w wielu krajach zachodnioeuropejskich, tak i w Polsce wynajem długoterminowy zaczyna być jedną z głównych form finansowania samochodów.



Udział wynajmu długoterminowego w sprzedaży nowych aut osobowych do firm w I półroczu 2024 roku



Wynajem długoterminowy

23,4% ↓ -0,9% r/r

Zakup + kredyt + klasyczny leasing finansowy

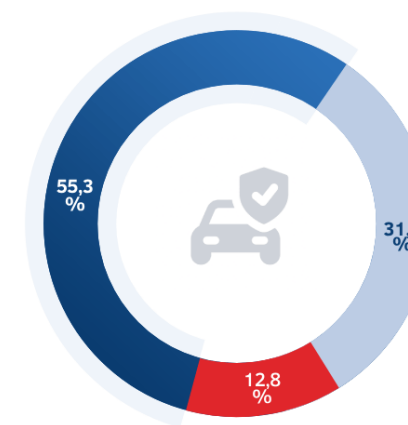
76,6% ↑ +0,9% r/r

Najszybciej rośnie udział aut z ekologicznymi napędami (hybrydy i elektryczne)

- Park samochodów wykorzystywanych w wynajmie długoterminowym w Polsce coraz bardziej zmierza w kierunku aut nisko- i zeroemisyjnych.
- Największy odsetek stanowią obecnie samochody wyposażone w silniki benzynowe, na koniec czerwca b.r. reprezentowały one 55,3% ogółu (wzrost o 1,5 p.p. w ciągu roku).
- Diesle konsekwentnie i szybko zmniejszają swój udział – na koniec I półrocza 2024 r. aut tego typu było 31,9% (spadek o 4,5 p.p. w ciągu roku).
- Najszybciej przyrasta udział samochodów wyposażonych w ekologiczne jednostki napędowe, a więc hybryd i aut w pełni elektrycznych (BEV), które na koniec czerwca stanowiły już 12,8%, a ich udział zwiększył się o 3 p.p. w ciągu roku. Co więcej, auta w pełni elektryczne nie są już obecnie marginesem, przeciwnie, ich udział na koniec półrocza był dobrze widoczny i wyniósł 2,9% (wzrost o 1,3 p.p. w ciągu roku).
- Wciąż relatywnie niskie tempo rozwoju rynku aut elektrycznych w naszym kraju, w porównaniu do rynków zachodnioeuropejskich. Zwiększenie dynamiki wzrostu w tym zakresie i ożywienie nastąpiły po wdrożeniu w Polsce programu dopłat do samochodów zeroemisyjnych „Mój Elektryk”, konieczne jest jednak kontynuowanie tego programu w kolejnych latach. Przykłady z innych krajów UE dobitnie pokazują, że programy dopłat są kluczowym czynnikiem wpływającym na rozwój elektromobilności - na rynkach gdzie programy takie funkcjonują, sprzedaż samochodów elektrycznych rośnie znacznie szybciej.



Rodzaje napędów w samochodach w wynajmie długoterminowym w Polsce na koniec II kwartału 2024 roku



Benzynowy

55,3% ↑ +1,5% r/r

Diesel

31,9% ↓ -4,5% r/r

Ekologiczny (hybrydowy i elektryczny)

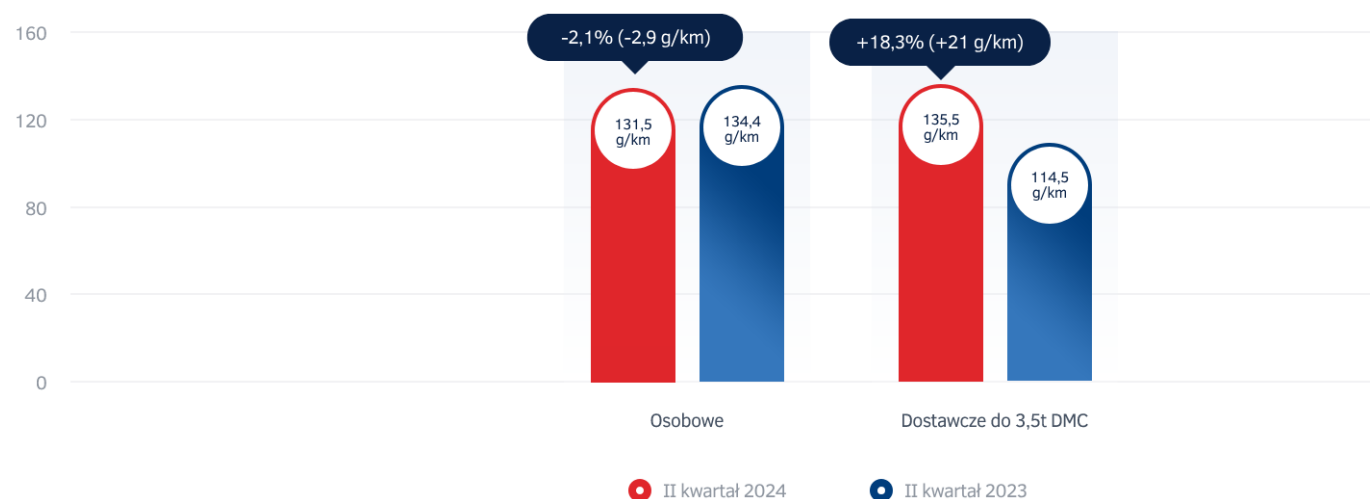
12,8% ↑ +3% r/r

Wynajem długoterminowy wprowadza na polskie drogi pojazdy nowoczesne, coraz częściej wyposażone (choć częściowo) w zelektryfikowane napędy

- Średnia emisja dwutlenku węgla nowych samochodów osobowych zakupionych przez branżę wynajmu długoterminowego w drugim kwartale 2024 roku była niższa o 2,9 g/km i 2,1% niż rok wcześniej i wyniosła 131,5 g/km.
- Średnia emisja dwutlenku węgla w przypadku aut dostawczych wyniosła 135,5 g/km i była wyższa o 18,3% i 21 g/km w stosunku do stanu w porównywalnym okresie roku 2023.
- Relatywnie duży wzrost średniej emisji dwutlenku węgla w przypadku aut dostawczych jest wynikiem bardzo niskiej bazy porównawczej roku poprzedniego, kiedy branża wynajmu długoterminowego w Polsce jednorazowo dostarczyła dużą liczbę w pełni elektrycznych samochodów dostawczych w ramach realizowanych kontraktów.



Średnia emisja CO₂ nowych samochodów kupowanych przez firmy PZWLP na potrzeby usług wynajmu długoterminowego

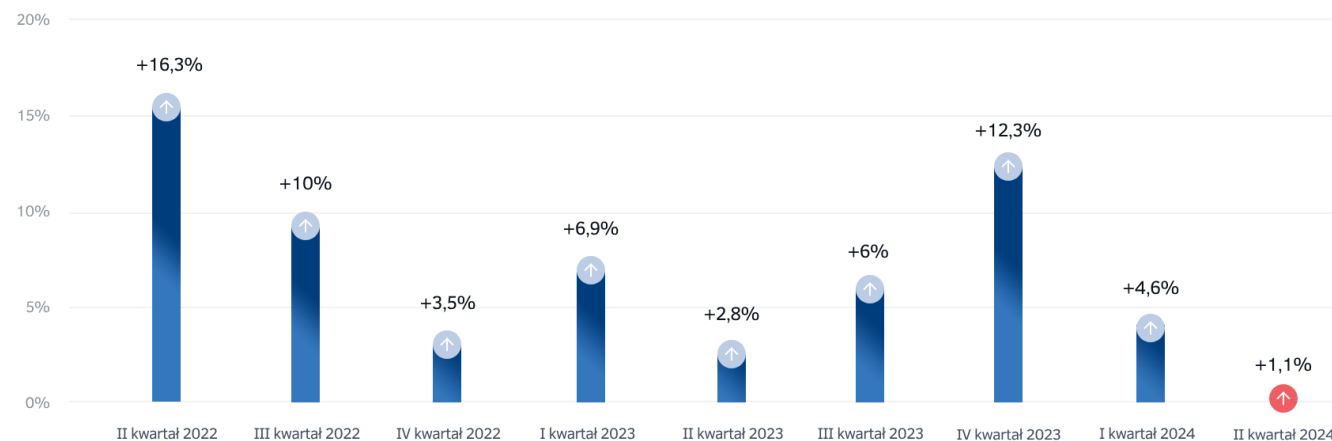


Wpływ niekorzystnych czynników makroekonomicznych coraz bardziej odczuwalny przez branżę Rent a Car

- Zgodnie z danymi PZWLP, branża Rent a Car (wypożyczalnie samochodów) odnotowała na koniec pierwszego półrocza 2024 r. wzrost łącznej floty, aczkolwiek niewielki, bo wynoszący tylko 1,1% r/r.
- Niewielki wzrost rynku Rent a Car na poziomie jedynie 1,1% r/r to efekt niekorzystnego wpływu czynników makroekonomicznych na branżę, która w Polsce opiera się w dużej mierze o klientów firmowych.
- Wysokie koszty prowadzenia działalności gospodarczej mają wpływ na decyzje firm także w zakresie korzystania z usług firm Rent a Car.
- Z drugiej strony, rosną również koszty i to w bardzo szerokim spektrum, dla samych wypożyczalni samochodów i w związku z tym firmy Rent a Car adaptują się do takiej rzeczywistości, ograniczając ryzyko i podchodząc bardzo ostrożnie do rozbudowy swoich flot.



Dynamika rozwoju branży Rent a Car w Polsce



Źródło: PZWLP



II półrocze 2024

– prognozy i najważniejsze wydarzenia



- Rynek motoryzacyjny utrzyma prawdopodobnie wysokie (sprzed pandemii) wolumeny sprzedaży także w drugiej połowie roku.
- Szansa na zwiększenie popytu i ożywienie rynku w segmencie dużych firm – poprawa nastrojów, polepszenie otoczenia makroekonomicznego, wpływ funduszy z KPO.
- Rozwój elektromobilności w firmach (a także wśród osób prywatnych) będzie przyspieszał, m.in. ze względu na dotacje publiczne, spadające ceny aut oraz coraz szybszy rozwój infrastruktury ładowania.
- Dodatkowy bodziec stymulujący sprzedaż EV w Polsce może pojawić się w 2025 r. (nowy program dopłat).
- Wpływ na rynek marek chińskich oraz ceł nałożonych przez UE na auta elektryczne produkowane w Chinach.



Dziękujemy

3

Wyniki branży leasingowej na tle otoczenia makroekonomicznego
Marcin Nieplowicz, Główny Analityk ZPL



1

Wyniki rynku leasingu wg głównych segmentów

2

Prognoza wyników branży leasingowej





1

Pojazdy lekkie

2

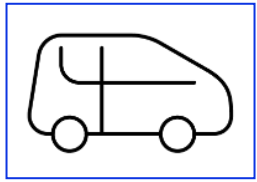
Pojazdy ciężkie

3

Maszyny



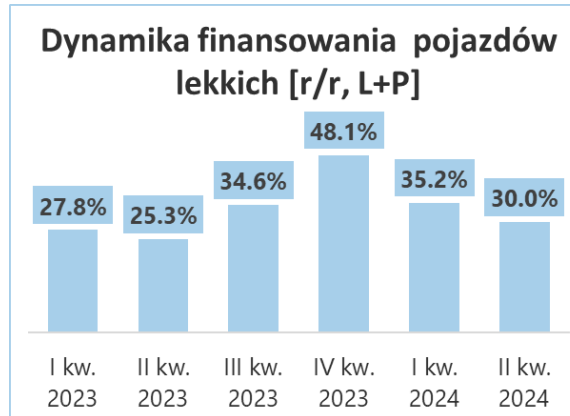
Finansowanie pojazdów lekkich głównym motorem całego rynku leasingu



Finansowanie pojazdów lekkich [zmiana r/r]

+32,5%	29,7 mld zł	w I półroczu 2024
+32,2%	25,4 mld zł	osobowe
+34,0%	4,3 mld zł	dostawcze

+33,3%	28,4 mld zł	leasing
+17,7%	1,4 mld zł	pożyczka



Utrzymanie wysokich dynamik dla finansowania OSD od początku 2023 roku. Dynamiczny wzrost liczby transakcji w tym roku, przy zauważalnym już wyhamowaniu wzrostu dla średniej wartości transakcji.

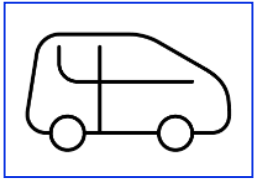
Liczba transakcji [r/r]

+27,5%	I-II kw. 2024
---------------	----------------------

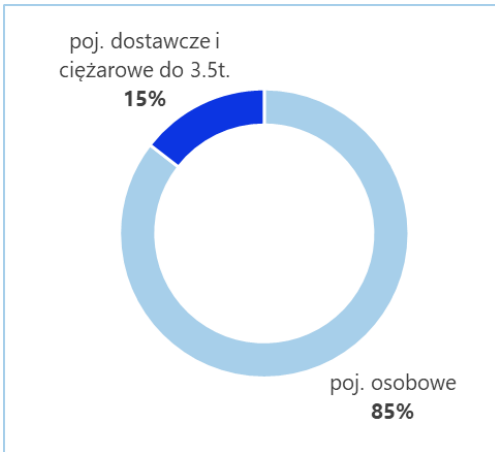
Średnia wartość transakcji [r/r]

+4,6%	148 tys. zł	I-II kw. 2024
--------------	--------------------	----------------------

Struktura finansowania pojazdów lekkich w I półroczu 2024 r.

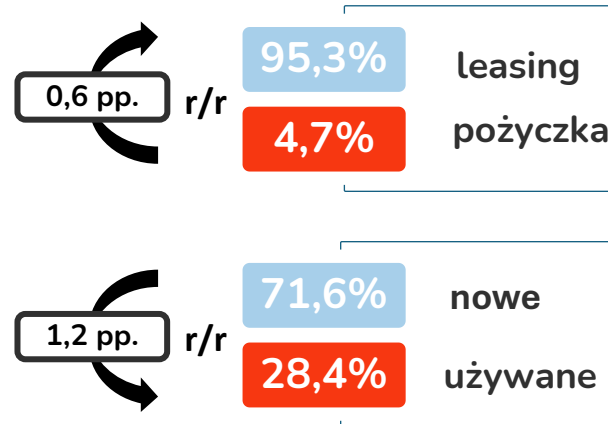


Struktura przedmiotowa OSD



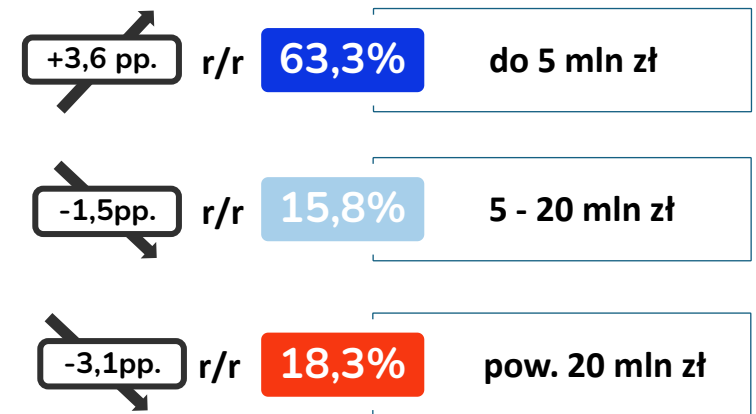
Dominują pojazdy osobowe.

Struktura finansowania OSD



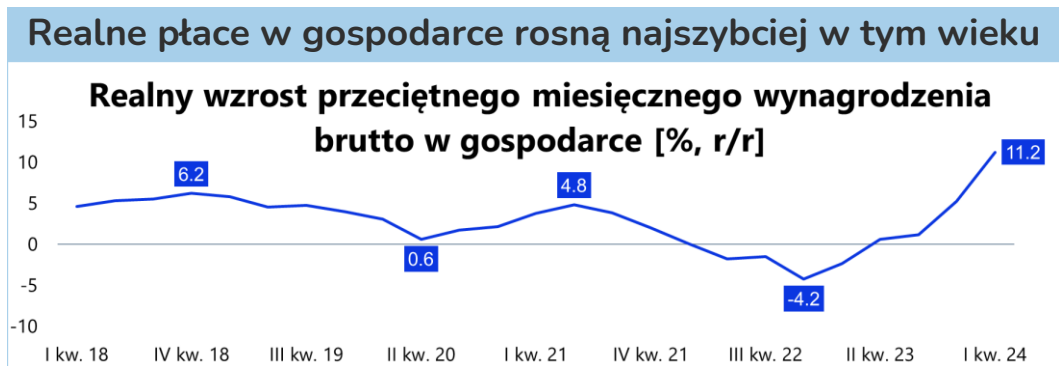
Dominuje leasing; znaczny udział używanego sprzętu.

Struktura rynku wg rocznych obrotów klienta

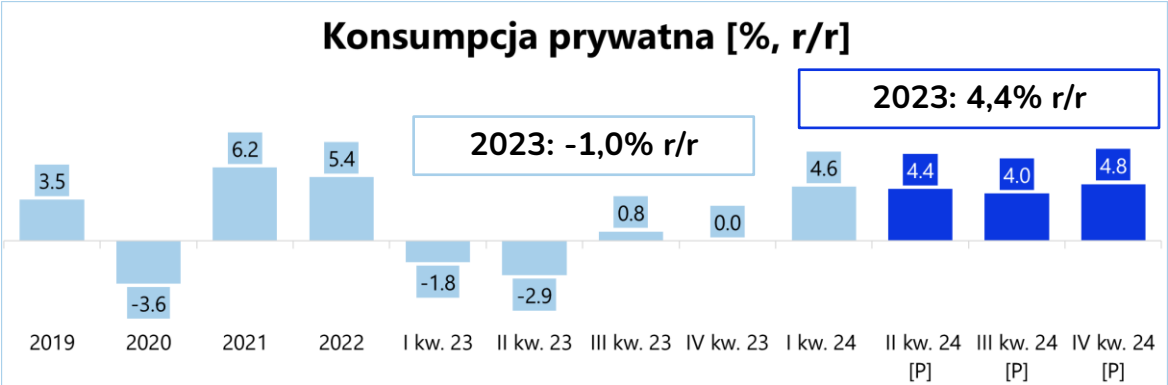
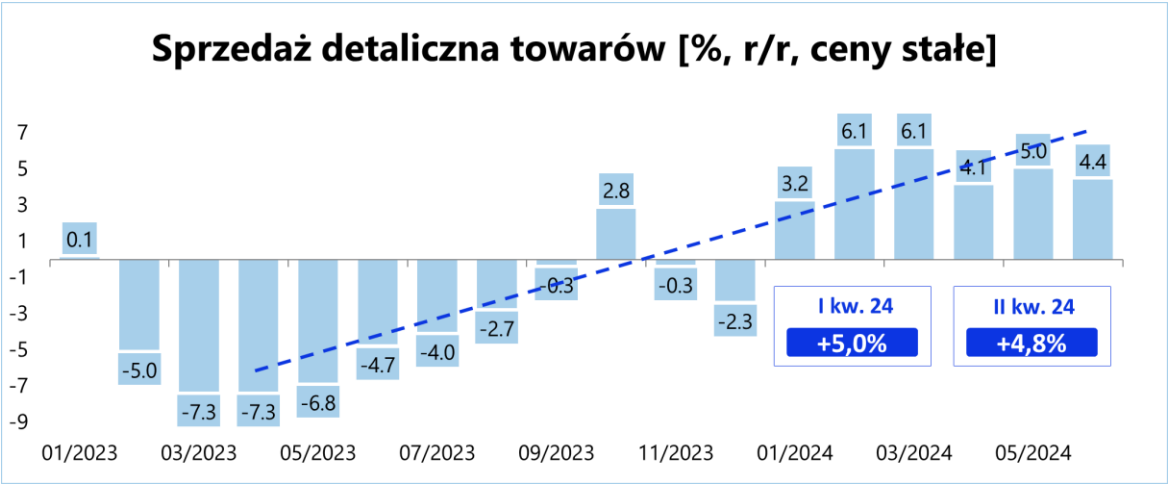


Pojazdy lekkie w największym stopniu finansują najmniejsze firmy.

W gospodarce działa pro konsumencki zestaw makro...

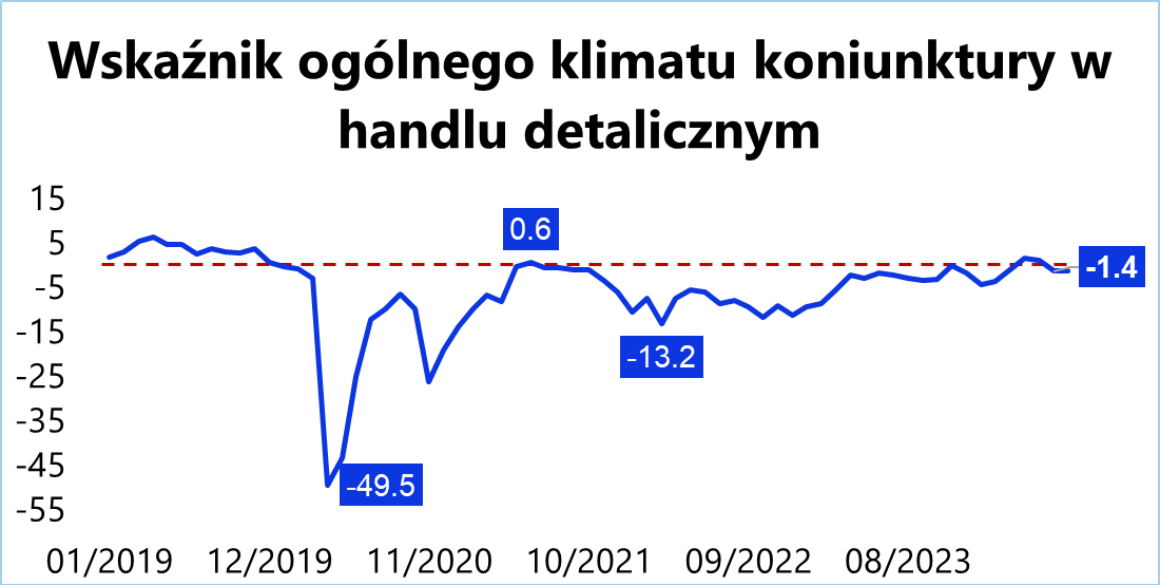


Dzięki czemu wydatki konsumentów stały się głównym motorem rozpoczynającego się ożywienia, co pokazały wyniki PKB za I kw. 24



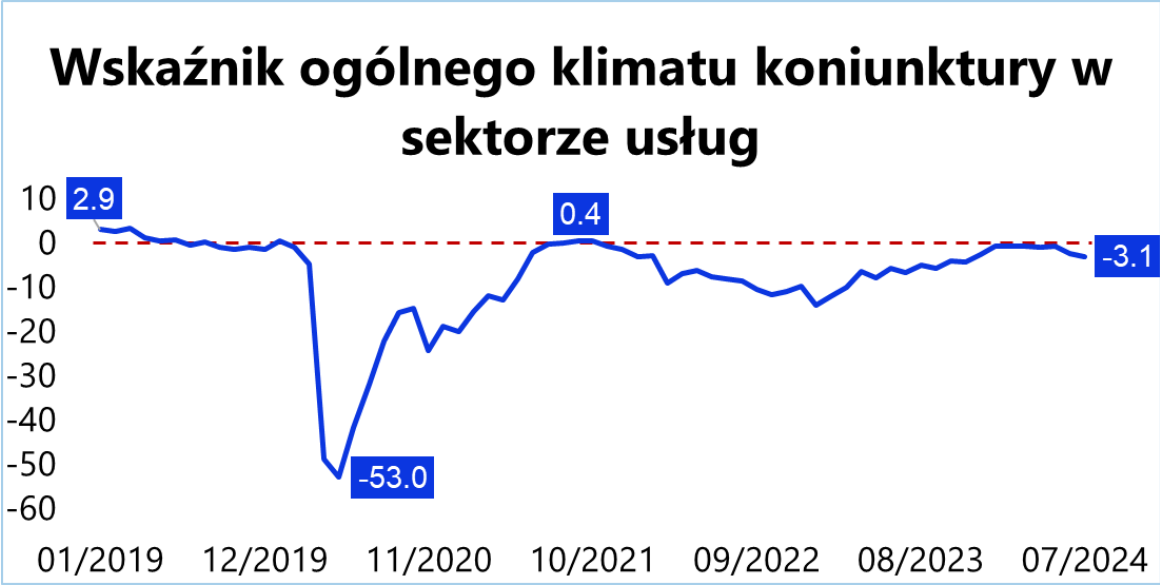
Utrzymują się relatywnie mocne oceny koniunktury w handlu detalicznym i w usługach

Czyli w branżach mocno powiązanych z konsumpcją prywatną i popytem generowanym na pojazdy lekkie



Ostatni odczyt: 07/2024	-1,4 p.	0,0 p. m/m
-------------------------	---------	------------

Źródło: GUS



Ostatni odczyt: 07/2024	-3,1 p.	-0,9 p. m/m
-------------------------	---------	-------------

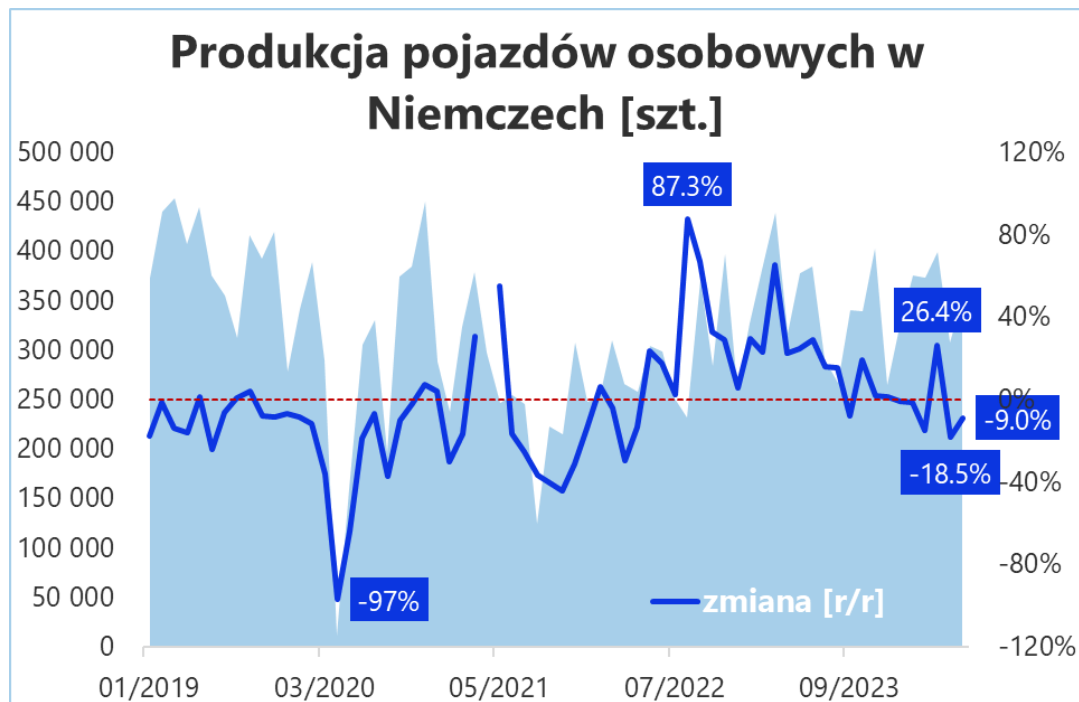
Źródło: Komisja Europejska



Wśród głównych branż w Polsce, najwyższe oceny koniunktury są dla handlu detalicznego

Globalny system dostaw i produkcji generalnie odblokował się po pandemii

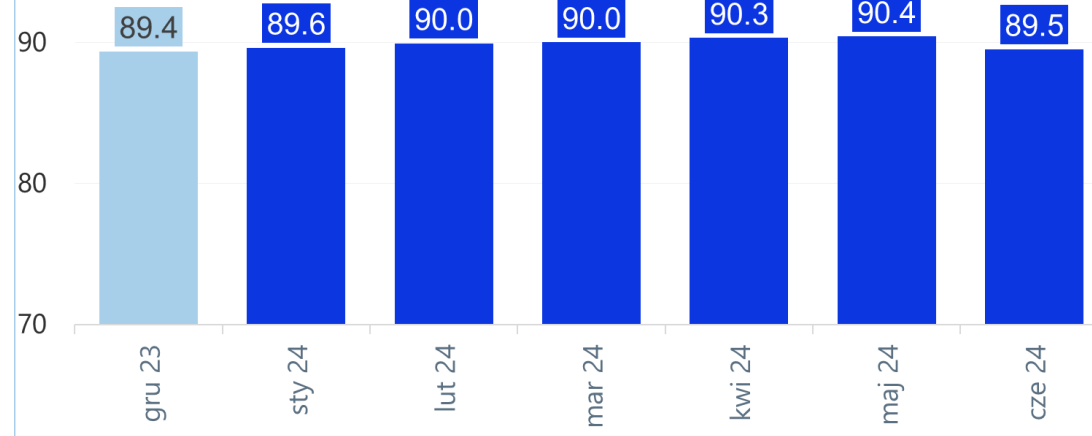
Dzięki wyraźnie większej dostępności komponentów, skróciły się czasy dostaw w europejskim przemyśle, w tym dla produkcji aut.



W I półroczu 2024 wyprodukowano w Niemczech o 4,3 % mniej aut niż rok wcześniej.
W całym 2023 produkcja ta wzrosła o 18,6 %.

Ale jest coraz więcej wątpliwości jakie auta produkować. Dalszy rozwój elektromobilności nie jest tak oczywisty jak jeszcze rok temu.

Jak w kolejnych miesiącach zmieniały się plany produkcyjne firm motoryzacyjnych na 2024 rok [produkcja w mln sztuk]



Źródło: IHS Markit

W ciągu ostatniego miesiąca firmy motoryzacyjne zredukowały o 0,9 mln aut swoje plany produkcyjne na cały 2024 rok.



1

Pojazdy lekkie

2

Pojazdy ciężarowe

3

Maszyny



Finansowanie pojazdów ciężkich od trzech kwartałów jest na wyraźnym minusie



Finansowanie pojazdów ciężkich [zmiana r/r]

-13,6% 9,6 mld zł
w I półroczu 2024

+4,1% 2,1 mld zł ciężarowe

-16,1% 4,9 mld zł ciągniki

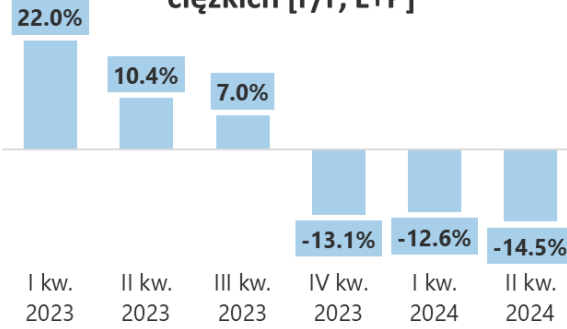
-27,0% 1,9 mld zł przyczepy

+8,9% 0,7 mld zł autobusy

-13,8% 8,9 mld zł leasing

-10,2% 0,7 mld zł pożyczka

Dynamika finansowania pojazdów ciężkich [r/r, L+P]



Stagnacja gospodarczej w strefie euro, hamujący eksport, ograniczania zapasów przez firmy i trudna sytuacja finansowa firm transportowych przełożyły się na słabe wyniki finansowania w sektorze TRK.

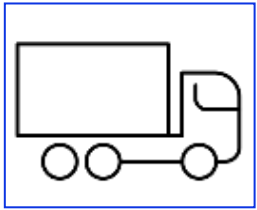
Liczba transakcji [r/r]

-10,3% I-II kw. 2024

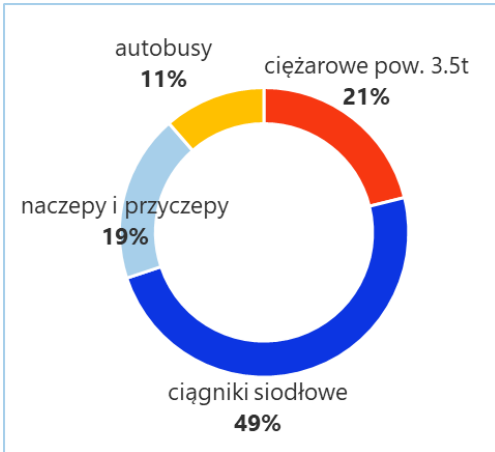
Średnia wartość transakcji [r/r]

-2,1% 277 tys. zł I-II kw. 2024

Struktura finansowania pojazdów ciężkich w I półroczu 2024r.

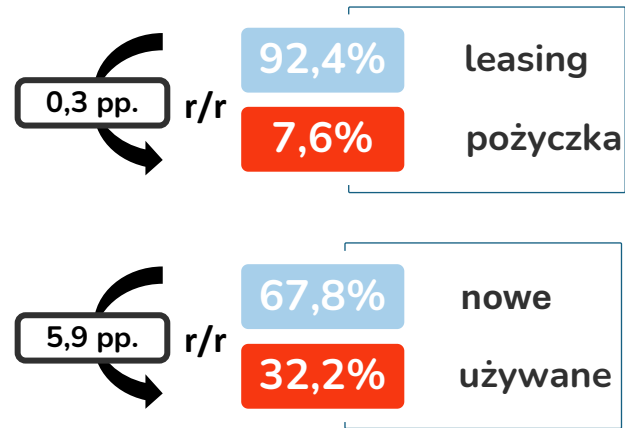


Struktura przedmiotowa TRK



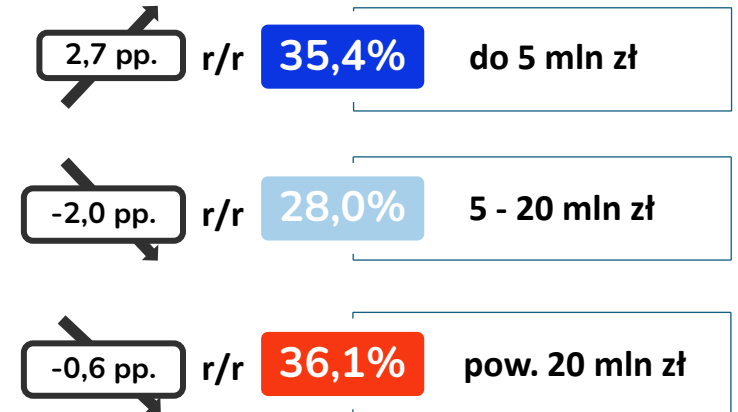
Dominują kategorie pojazdów związanych z transportem drogowym towarów, głównie w obszarze międzynarodowym.

Struktura finansowania TRK



Rośnie znaczenie pożyczki w finansowaniu pojazdów ciężarowych; bardzo wyraźny wzrost udziału używanego sprzętu.

Struktura rynku wg rocznych obrotów klienta

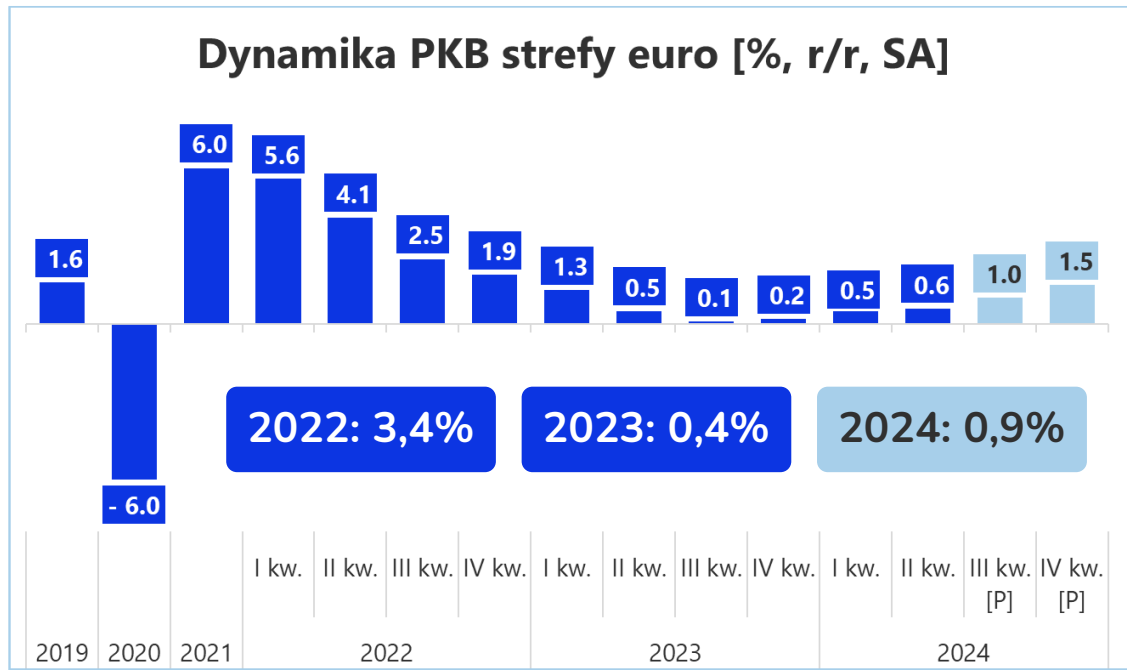


Dosyć zrównoważona struktura rynku wg wielkości klienta. Rynek hamuje najbardziej w obszarze średnich i dużych firm.

* Dane dla łącznego finansowania leasingiem i pożyczką

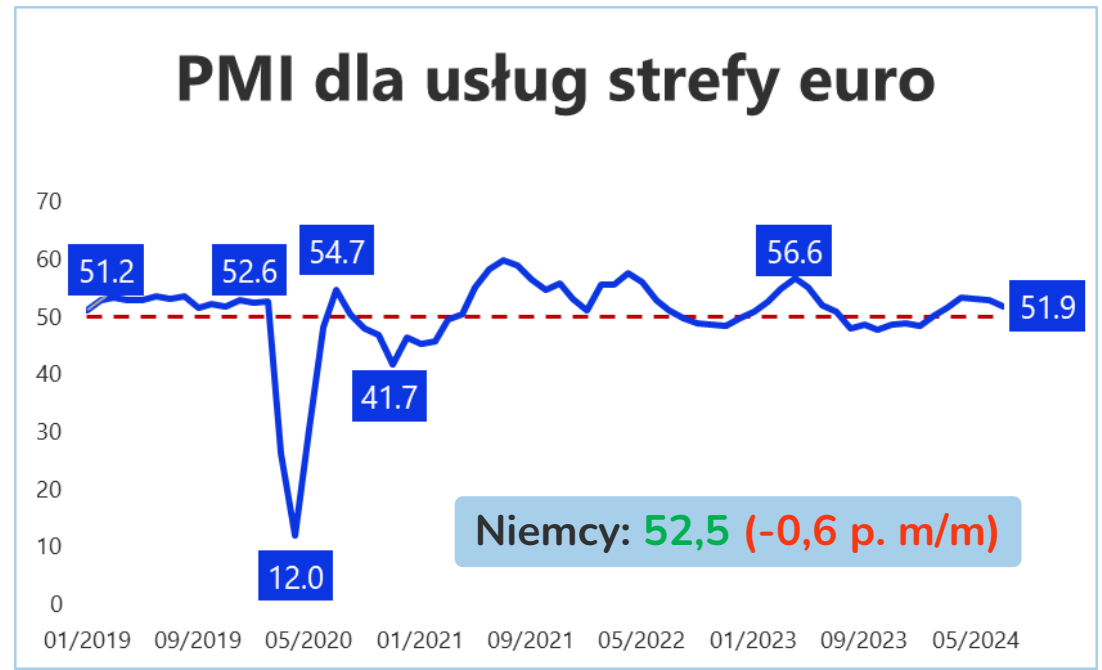
Otoczenie zewnętrzne jest trudne dla polskiej gospodarki. Najgorsze już jednak za nami.

Wzrost gospodarczy w strefie euro wyraźnie wyhamował w 2023 roku, ze stagnacją w II połowie.



Gospodarka strefy euro nieznacznie odbije w 2024 roku, do ok. 0,9% dla dynamiki PKB wg ostatniej, czerwcowej prognozy EBC.

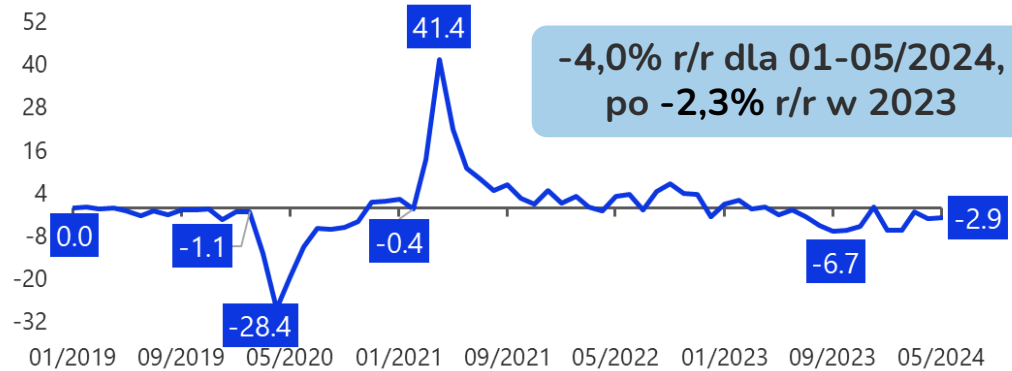
Dobra sytuacja w usługach jest kluczowa dla odbicia gospodarki strefy euro w tym roku



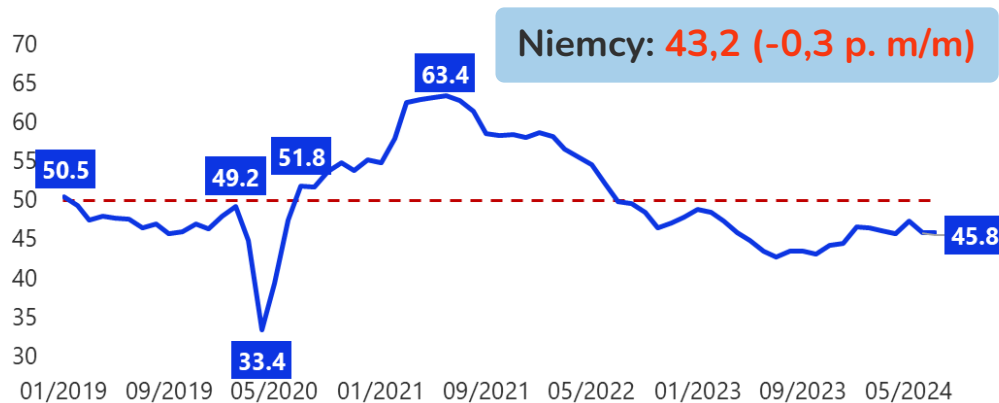
Ostatni odczyt: 07/2024	51,9 p.	-0,9 p. m/m
-------------------------	---------	-------------

Wciąż trudna jest sytuacja w europejskim przemyśle, a indeksy koniunktury nie wskazują na szybką poprawę. W drugiej połowie roku przemysł Eurolandu powinien już odbijać.

Dynamika produkcji przemysłowej w strefie euro [% , r/r]

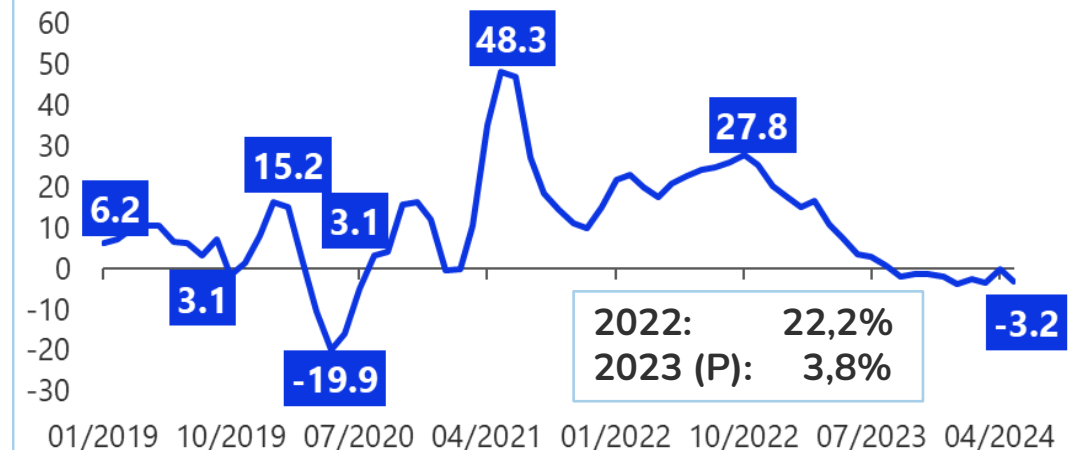


PMI dla przemysłu strefy euro



W rezultacie eksport towarów przestał być głównym motorem wzrostu polskiej gospodarki.

Dynamika eksportu towarów z Polski [% , r/r w c.b., EUR, średnia za 3 miesiące]

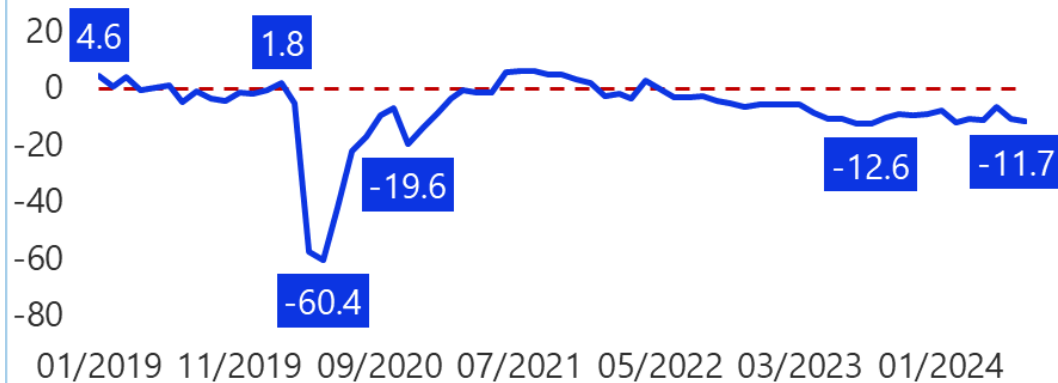


Dynamika eksportu towarów po 3,8% r/r w 2023 roku, wyhamowała do -2,5% za 01-05 2024.

Słabsze oceny bieżącego popytu wśród firm transportowych, chociaż wolumen realizowanych usług transportowych pozostaje podobny jak w 2023 roku

Oceny bieżącego popytu na usługi transportowe pozostają negatywne, wprawdzie dosyć stabilne w ostatnim roku, ale jednak wyraźnie poniżej długoterminowej średniej z lat 2007-2022 równej **-4,4 pkt.**

Ocena bieżącego popytu na usługi firm transportowych



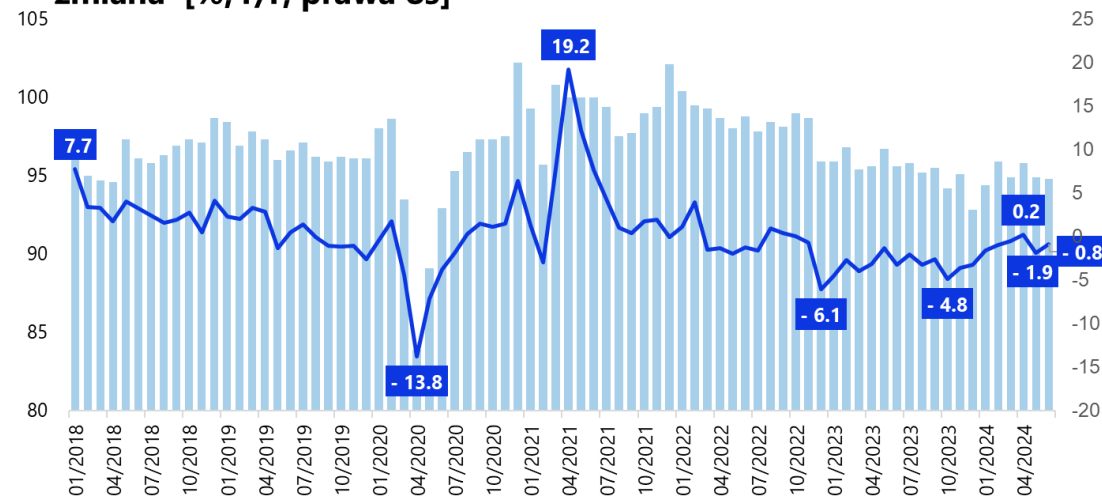
Ostatni odczyt: 07/2024

-11,7 p.

-1,1 p. m/m

Indeks mierzący natężenie ruchu drogowego w Niemczech pokazuje, że w I półroczu 2024 ilość przewożonych ładunków spadła o **-0,9% r/r** [wg TKM], po -3,2% dla 2023 i -0,7% dla 2022.

Indeks natężenia ruchu drogowego w Niemczech dla pojazdów > 7.5t.
(2021=100) [lewa oś]
zmiana [% r/r, prawa oś]



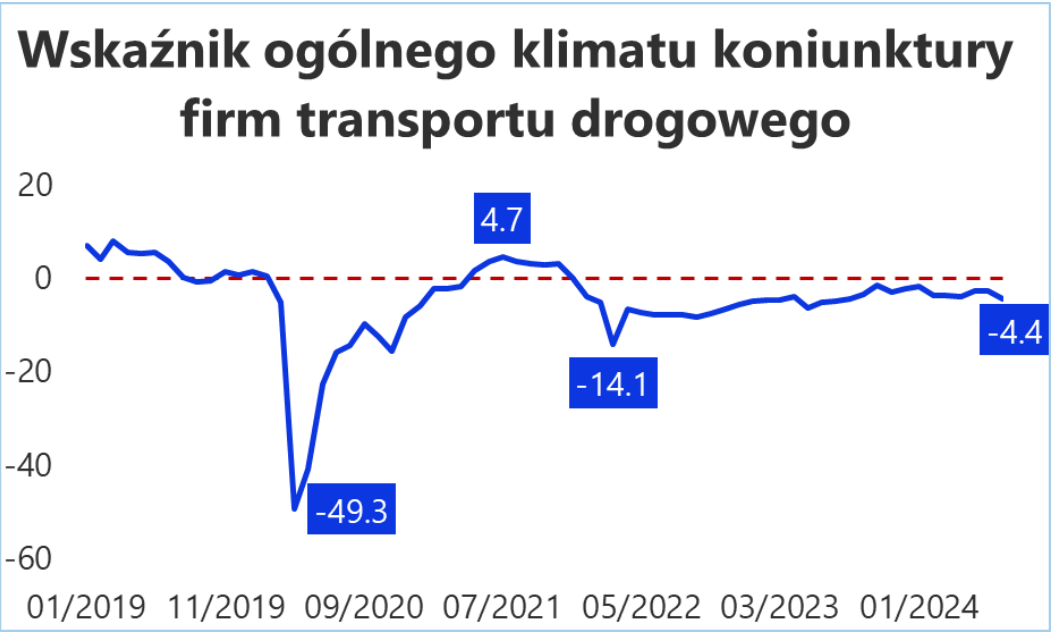
Ostatni odczyt: 06/2024

94,8

vs 94,9 dla 05/2024

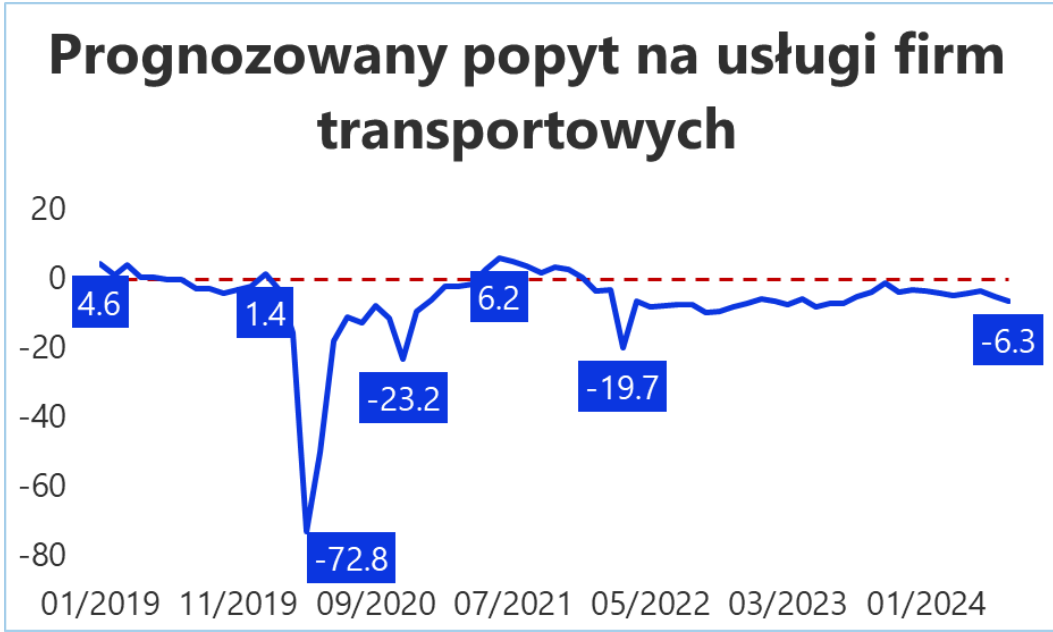
Firmy transportowe generalnie słabo oceniają bieżącą sytuację, ale oceny dla perspektyw branży są znacznie lepsze

Nastroje biznesowe w sektorze transportu drogowego pozostają w miarę stabilne, ale jednak negatywne (przy **-0,5 pkt.** dla średniej za lata 2007-2022).
Ogólną ocenę obniżają słabe oceny firm transportowych dla ich **sytuacji finansowej (-11,5 pkt. za 07/2024)**



Ostatni odczyt: 07/2024	-4,4 p.	-1,9 p. m/m
-------------------------	---------	-------------

Oceny prognozowanego popytu na usługi transportowe pozostają w miarę stabilne, trochę słabsze niż jeszcze pół roku temu, ale istotnie powyżej ocen dla bieżącego popytu.



Ostatni odczyt: 07/2024	-6,3 p.	-1,3p. m/m
-------------------------	---------	------------



1

Pojazdy lekkie

2

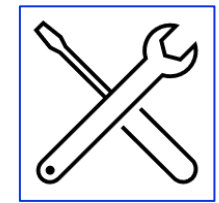
Pojazdy ciężkie

3

Maszyny

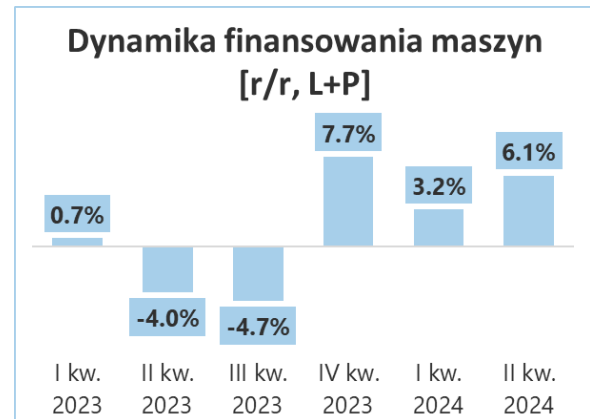


Finansowanie maszyn – w rytm zmian w polskiej gospodarce



Finansowanie maszyn [zmiana r/r]

4,7%	12,6 mld zł	
	w I połowie 2024	
33,1%	2,6 mld zł	BUD
-3,7%	2,9 mld zł	Agro
0,3%	7,1 mld zł	pozostałe
4,7%	8,6 mld zł	leasing
4,9%	4,0 mld zł	pożyczka



Realne odbicie w finansowaniu maszyn od trzech kwartałów, zarówno wartościowe, jak i w ujęciu ilościowym. Sektor maszyn bardzo powoli staje się drugim filarem całego rynku leasingu.

Liczba transakcji [r/r]

8,4% I-II kw. 2024

Średnia wartość transakcji [r/r]

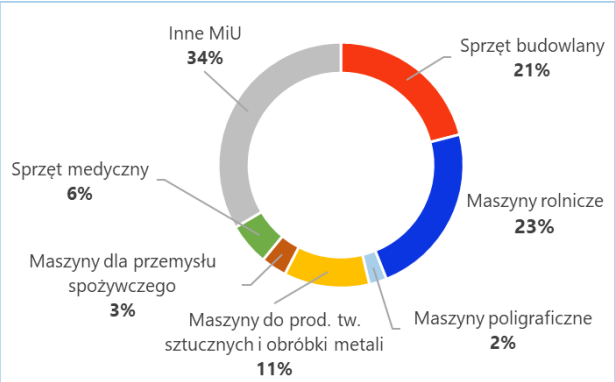
-3,9% 224 tys. zł I-II kw. 2024

* Dane dla łącznego finansowania maszyn leasingiem i pożyczką

Struktura finansowania maszyn w I półroczu 2024 r.

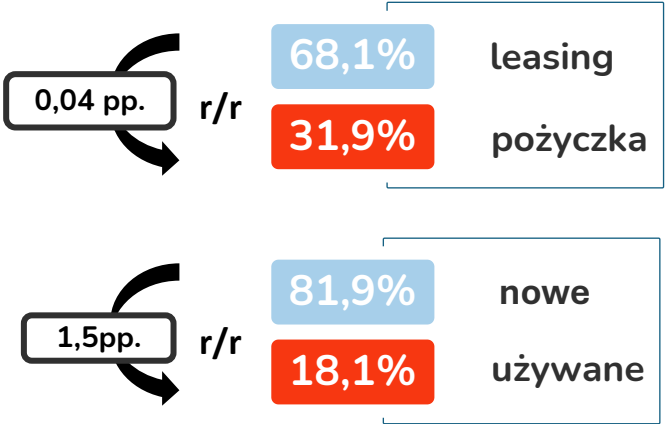


Struktura przedmiotowa maszyn



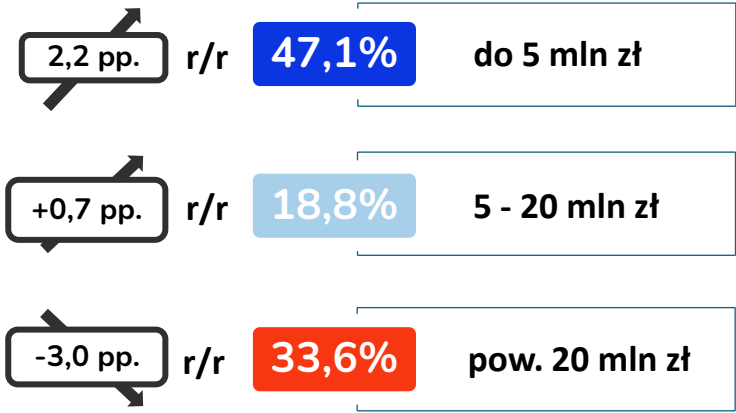
Dominuje sprzęt agro, budowlanka oraz maszyny dla przetwórstwa przemysłowego.

Struktura finansowania maszyn



Maszyzny w znacznie większym stopniu niż pojazdy, są finansowane pożyczką. Dominuje sprzęt nowy, mimo przesunięcia w strukturze w kierunku używek.

Struktura rynku wg rocznych obrotów klienta

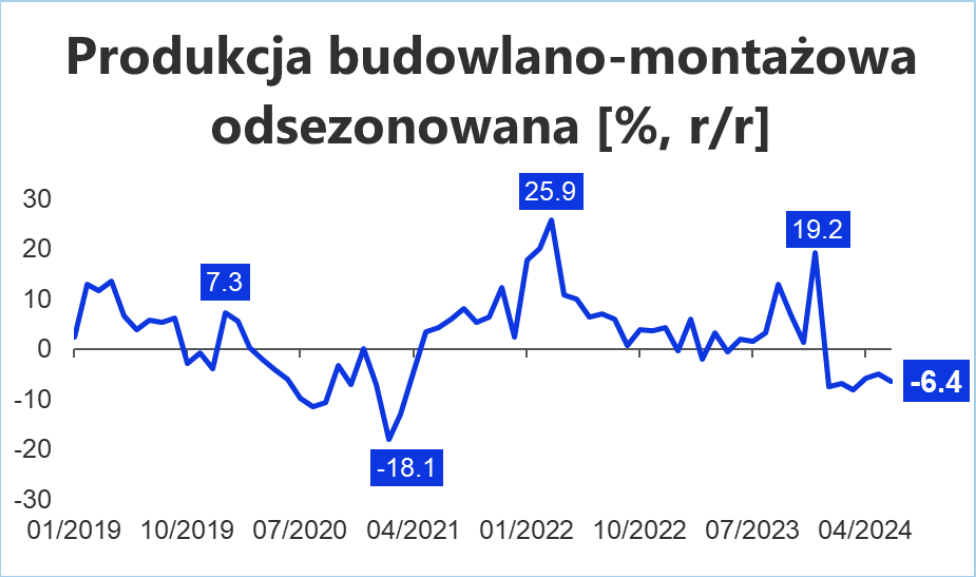


Zwiększenie znaczenia sektora mikro w finansowaniu maszyn, jest to największy segment. Wyraźny spadek znaczenia firm 20M+.

* Dane dla łącznego finansowania maszyn leasingiem i pożyczką

Inwestycje są słabsze przez wyhamowanie projektów infrastrukturalnych w 2024 roku, ale...

Łączny spadek produkcji budowlanej o 8,7% r/r w I półroczu 2024.



Ostatni odczyt: 06/2024 **-6,4%** vs 5,0% r/r dla 05/2024

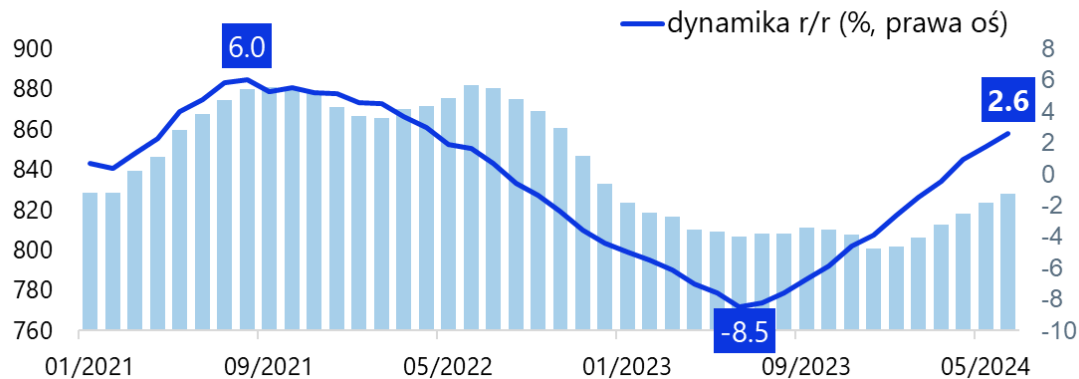
Dynamika produkcji budowlanej [r/r, NSA] wg kategorii:

	2023	I kw. 2024	II kw. 2024
Budowa budynków	-1,3%	-6,9%	-8,5%
Obiekty inżynierii lądowej i wodnej	11,3%	-16,2%	-7,6%
Roboty budowlane specjalistyczne	2,7%	-8,8%	-10,6%
Łącznie produkcja budowlana	5,0%	-10,8%	-8,7%

Ale nastroje w budowlance są nieźle i firmy budowlane są mocno obłożone

Deweloperzy rozpoczynają budowę coraz większej liczby mieszkań (wzrost o **68%** r/r w I półroczu 2024), co przekłada się już na wzrost portfela mieszkań w budowie.

Mieszkania w budowie (lewa oś, tys. sztuk na koniec okresu)

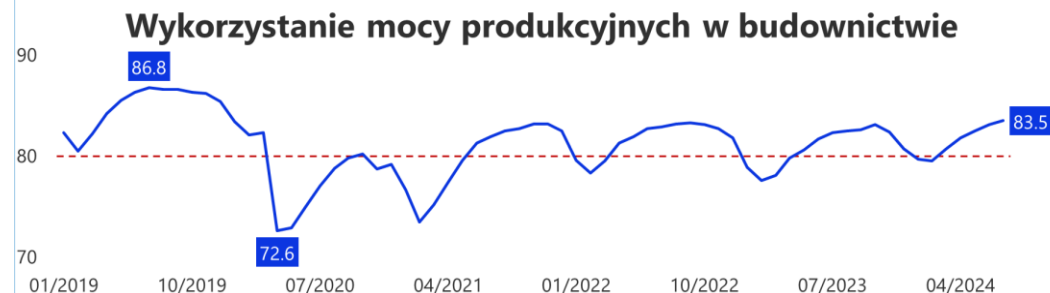


Ostatni odczyt: 06/2024

2,6%

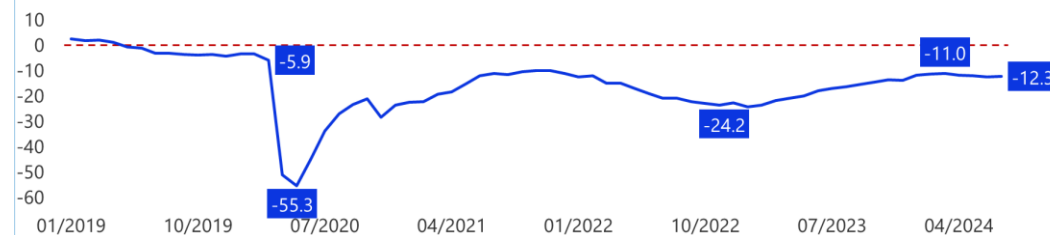
vs 1,8% r/r dla 05/2024

Mamy wysokie wykorzystanie zdolności produkcyjnych

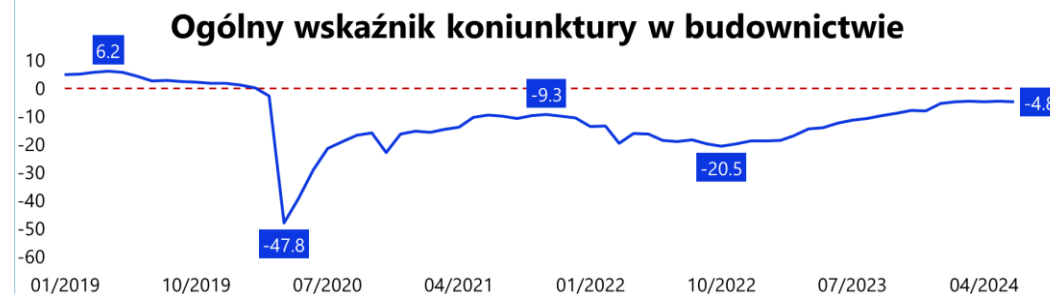


Relatywnie wysoki portfel zamówień

Bieżący portfel zamówień na rynku krajowym w budownictwie

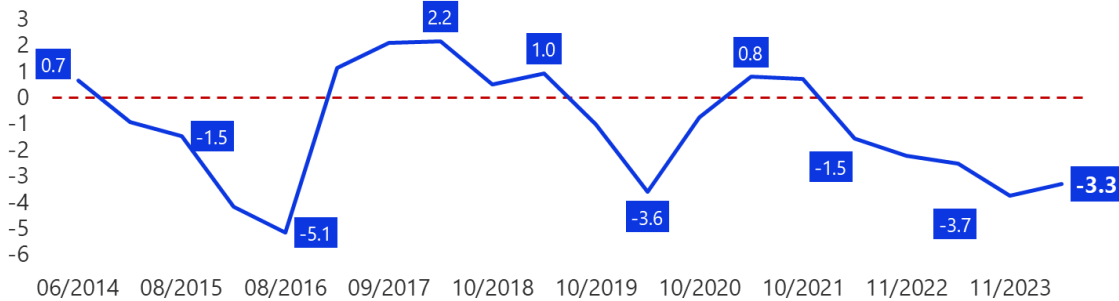


Oraz najwyższe od pandemii oceny ogólnej koniunktury



Słabe odczyty indeksów koniunktury w branży AGRO

Indeks nastrojów wśród producentów i dostawców maszyn i urządzeń rolniczych



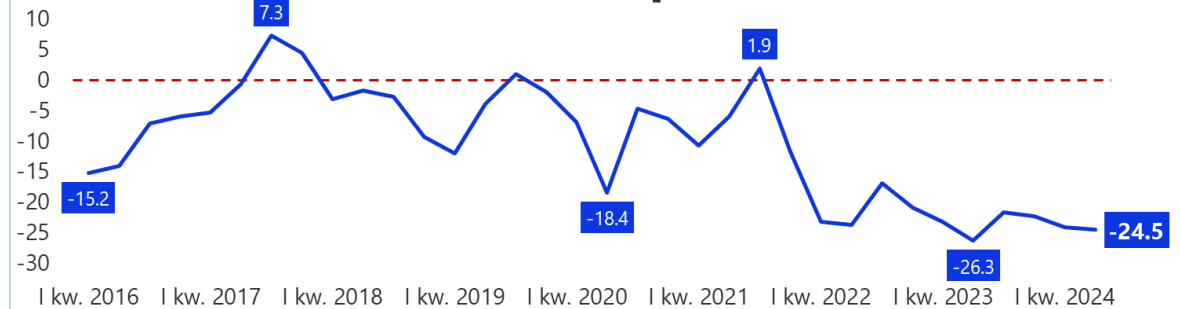
Ostatni odczyt: 04/2023

-3,3

+0,5 p. H/H

Źródło: Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych

Wskaźnik koniunktury w rolnictwie [badanie dot. gospodarstw rolnych, IRGAGR]



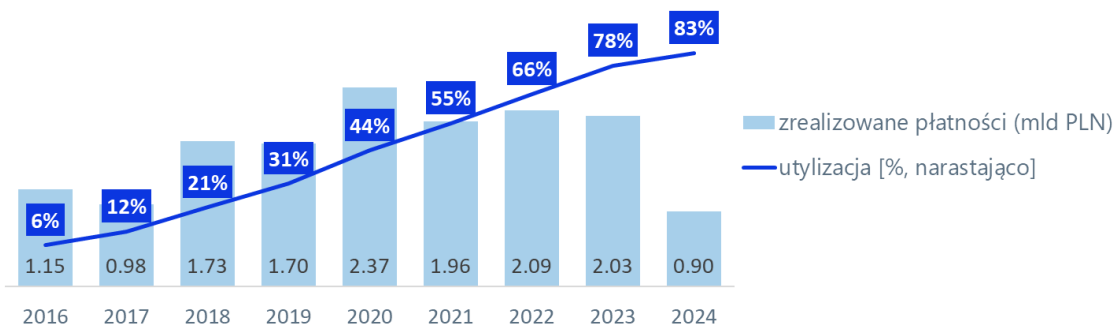
Ostatni odczyt: II kw. 2024

-24,5

-0,5 p. Q/Q

Źródło: SGH w Warszawie, Instytut rozwoju Gospodarczego

Realizacja Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020

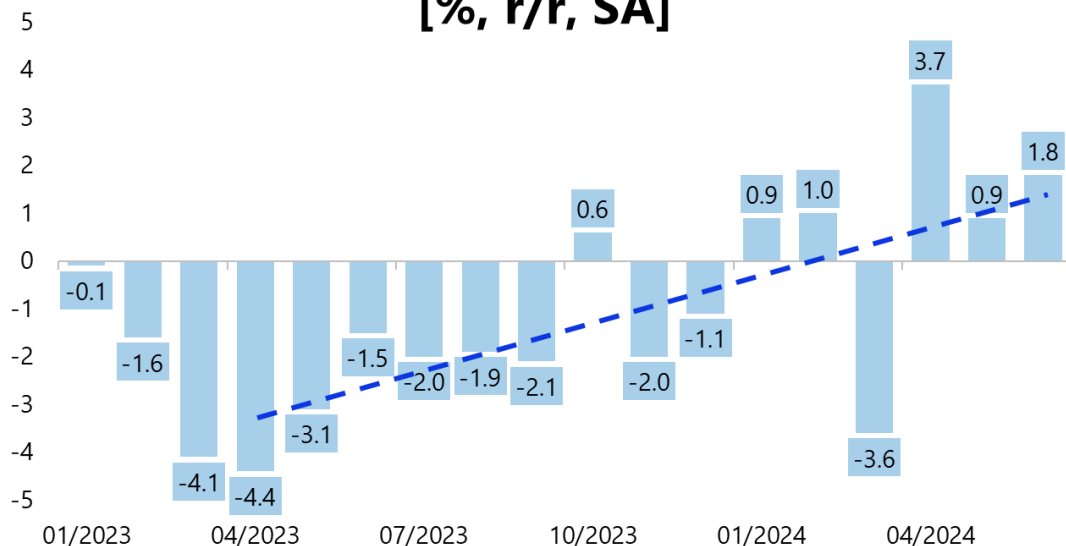


- 83% to aktualny poziom użycia środków z WPR na lata 2014-2022.
- Wykorzystano 14,9 mld PLN z 18,1 mld PLN. **Zostało 3,2 mld do rozliczenia do połowy 2025.** W samym II kwartale 2024 wykorzystano 0,5 mld PLN.
- Tempo użycia powinno wyraźnie przyspieszyć, aby w pełni wykorzystać te środki.

Przemysł powoli odbija dzięki branżom krajowym

Stagnacja w strefie euro przekłada się na spadki produkcji w branżach typowo eksportowych o -1,5% w I półroczu 2024. W tym samym okresie produkcja branż zorientowanych na rynek krajowy wzrosła o 3,5%.

Dynamika produkcji przemysłowej w Polsce [% , r/r, SA]



Ostatni odczyt: 06/2024

1,8%

vs 0,9% r/r dla 05/2024

I kw. 2024*

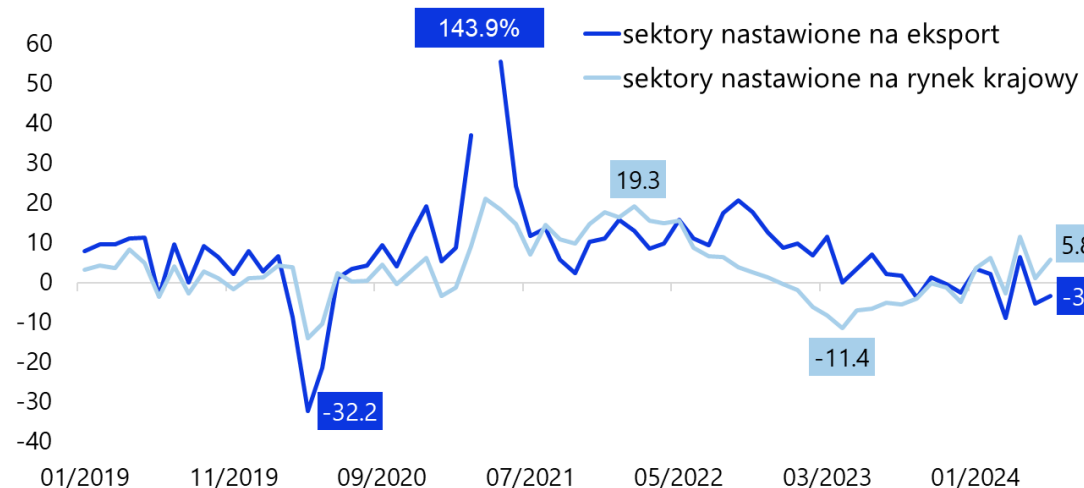
-0,6% r/r

II kw. 2024*

0,9% r/r

*dane NSA

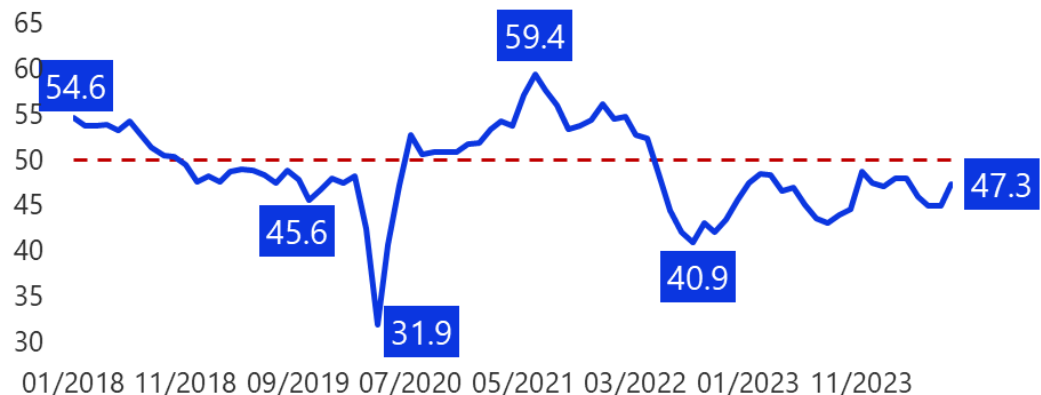
Dynamika produkcji przemysłowej w Polsce [% , r/r, NSA]



Badania GUS pokazują stabilizację koniunktury w przemyśle w ostatnim roku, ale na dosyć niskim poziomie. PMI poniżej bariery 50 pkt. od 27 miesięcy.

Od września 2023 wyraźnie poprawiły się odczyty PMI, bardziej skorelowane z sytuacją większych firm produkcyjnych. Bardziej stabilne są natomiast odczyty szerszego indeksu koniunktury GUS, w większym stopniu uwzględniającego oceny mniejszych i średnich firm.

PMI dla polskiego przemysłu

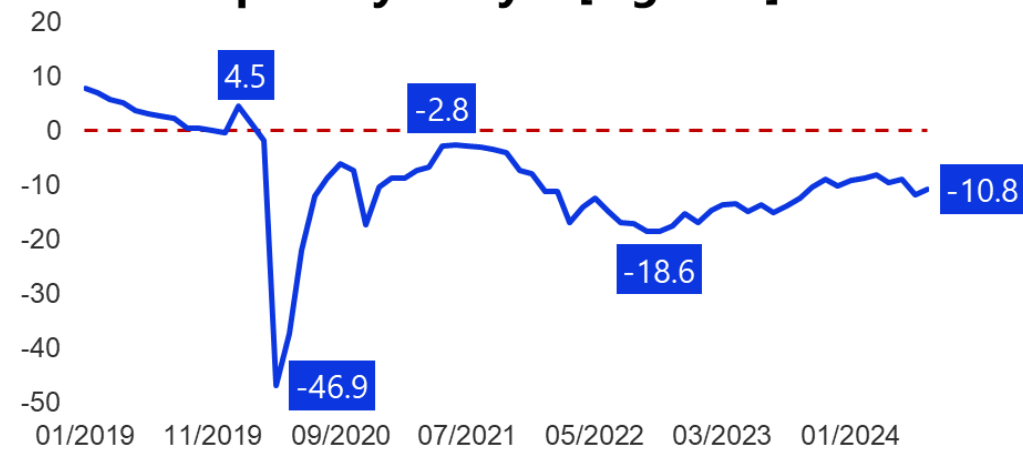


Ostatni odczyt: 07/2024

47,3 p.

+2,3 p. m/m

Ogólny klimat koniunktury w przetwórstwie przemysłowym [wg GUS]



Ostatni odczyt: 07/2024

-10,8 p.

+1,1 p. m/m

Produkcja w Polsce powinna przyspieszyć w II połowie 2024 roku

Notujemy wyraźną poprawę nowych zamówień w przemyśle, w ostatnim okresie w większym stopniu dla produkcji eksportowej. W ostatnich trzech miesiącach dynamika nowych zamówień wyniosła -4,1% r/r (w tym -2,7% r/r dla zamówień eksportowych), co było wyraźną poprawą wobec poprzednich trzech kwartałów, kiedy spadały one odpowiednio o -15,5% i -14,0% r/r.



ostatni odczyt: 06/2024: eksport	- ogółem	0,1%	vs -9,9% r/r dla 05/24
	- na	-1,4%	vs -7,0% r/r dla 05/24

W kolejnych kwartałach nastąpi odbicie produkcji z uwagi na skalę inwestycji zagranicznych. Wymaga to poprawy koniunktury w Europie Zachodniej.



Ostatni odczyt: II kw. 2024	82,0%	+1,2 pp. Q/Q
-----------------------------	-------	--------------

Wskaźnik powyżej kluczowego poziomu 80%, z wyraźnym odbiciem po dwóch kwartałach stabilizacji.



1

Wyniki rynku leasingu wg głównych segmentów

2

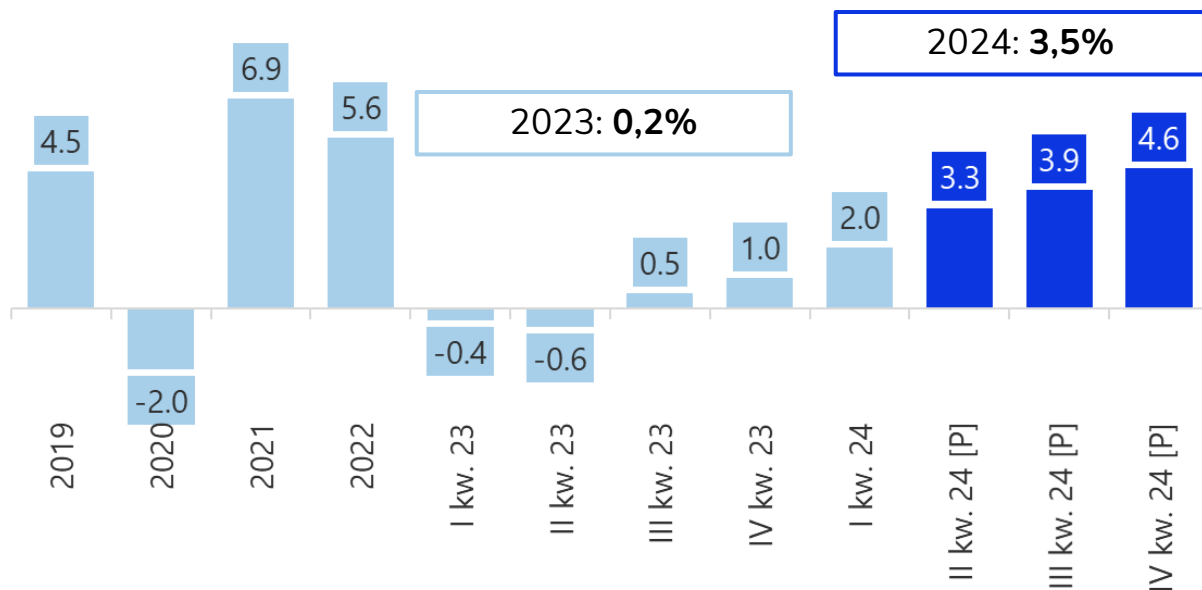
Prognoza wyników branży leasingowej



W 2024 roku polska gospodarka powinna wyraźnie przyspieszyć w II połowie roku

W 2023 roku zrealizował się scenariusz miękkiego lądowania dla polskiej gospodarki: wyhamowaliśmy, ale bez wyraźnych skutków ubocznych w postaci wzrostu bezrobocia czy skokowego wzrostu upadłości firm.

Dynamika PKB - Polska [%, r/r]

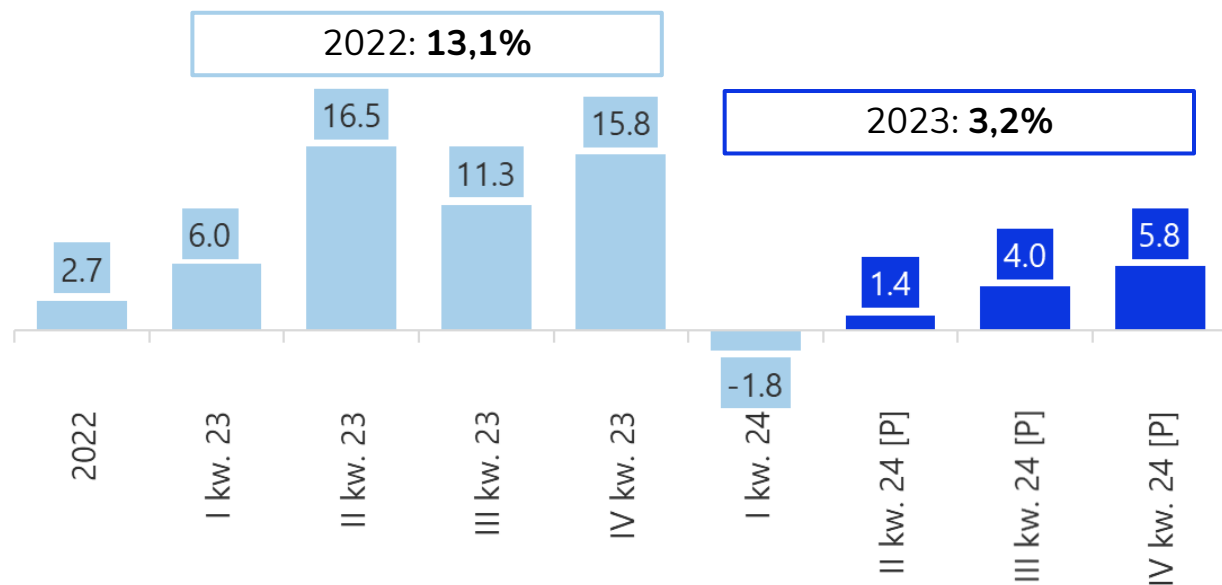


- Zakładamy, że w 2024 roku weszliśmy na ścieżkę trwałego i już wysokiego wzrostu gospodarczego, z dynamiką PKB za cały 2024 rok szacowaną na 3,5%.
- Dostępny zestaw miesięcznych danych z polskiej gospodarki za II kwartał 2024 sugerują, że dynamika PKB wyniosła w tym okresie ok. 3,0% r/r.
- Konsumpcja prywatna pozostanie kluczowym motorem wzrostu gospodarczego w całym 2024 r.
- II połowa roku powinna być już wsparta stopniowym odbiciem gospodarek strefy euro.

W 2023 mieliśmy zaskakująco silne inwestycje w gospodarce, ...

...w dużej mierze za sprawą inwestycji publicznych z kończącej się perspektywy unijnej 2014-2020 oraz inwestycji samorządowych realizowanych pod wybory lokalne 2024.

Realna dynamika inwestycji w polskiej gospodarce [% , r/r]



- Inwestycje w 2024 roku w skali całej gospodarki będą pod negatywnym wpływem zakończenia perspektywy unijnej 2014-2020 oraz wolnego startu KPO i nowej perspektywy unijnej.
- W 2024 roku dynamika inwestycji w gospodarce będzie niższa w ubiegłym roku, ale w znacznie większym stopniu oparta o inwestycje prywatne, w tym inwestycje MŚP. Będzie to korzystne dla rynku leasingu.

Proгноза wyników branży leasingowej

ŁĄCZNE AKTYWA SFINANSOWANE PRZEZ FIRMY LEASINGOWE [MLN PLN]

	2023	2024	2024/2023
Pojazdy lekkie (osobowe + ciężarowe do 3,5 tony)	50 158	62 540	24,7%
Pojazdy ciężkie (ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony + ciągniki siodłowe + naczepy i przyczepy)	21 443	20 769	-3,1%
Pozostałe pojazdy (autobusy + inne)	1 983	2 309	16,5%
Maszyny i urządzenia (ogółem)	25 032	25 711	2,7%
IT (sprzęt + oprogramowanie + inne)	1 035	1 079	4,2%
Samoloty, statki, kolej	1 659	1 603	-3,3%
Pozostałe ruchomości	516	516	0,0%
Razem ruchomości	101 824	114 528	12,5%
Nieruchomości	691	697	1,0%
Leasing ogółem	102 515	115 225	12,4%

Proгноза wyników – finansowanie w podziale na leasing i pożyczkę

Aktywa sfinansowane leasingiem [mln PLN]

	2023	2024	2024/2023
Pojazdy lekkie (osobowe + ciężarowe do 3,5 tony)	47 500	58 960	24,1%
Pojazdy ciężkie (ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony + ciągniki siodłowe + naczepy i przyczepy)	19 529	18 584	-4,8%
Pozostałe pojazdy (autobusy + inne)	1 875	2 194	17,0%
Maszyny i urządzenia (ogółem)	16 979	17 880	5,3%
IT (sprzęt + oprogramowanie + inne)	758	774	2,1%
Samoloty, statki, kolej	1 423	1 376	-3,3%
Pozostałe ruchomości	408	408	0,0%
Razem ruchomości	88 472	100 177	13,2%
Nieruchomości	658	665	1,0%
Leasing ogółem	89 130	100 842	13,1%

Aktywa sfinansowane pożyczką [mln PLN]

	2023	2024	2024/2023
Pojazdy lekkie (osobowe + ciężarowe do 3,5 tony)	2 657	3 580	34,7%
Pojazdy ciężkie (ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony + ciągniki siodłowe + naczepy i przyczepy)	1 914	2 185	14,2%
Pozostałe pojazdy (autobusy + inne)	108	116	6,8%
Maszyny i urządzenia (ogółem)	8 053	7 831	-2,8%
IT (sprzęt + oprogramowanie + inne)	277	305	9,9%
Samoloty, statki, kolej	235	227	-3,6%
Pozostałe ruchomości	107	107	0,0%
Razem ruchomości	13 352	14 350	7,5%
Nieruchomości	33	33	1,0%
Pożyczka ogółem	13 385	14 383	7,5%



1

Wyniki rynku leasingu wg głównych segmentów

2

Prognoza wyników branży leasingowej





1

Pojazdy lekkie

2

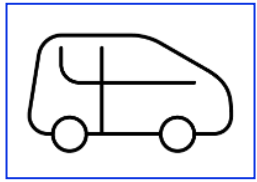
Pojazdy ciężkie

3

Maszyny



Finansowanie pojazdów lekkich głównym motorem całego rynku leasingu



Finansowanie pojazdów lekkich [zmiana r/r]

+32,5% 29,7 mld zł
w I półroczu 2024

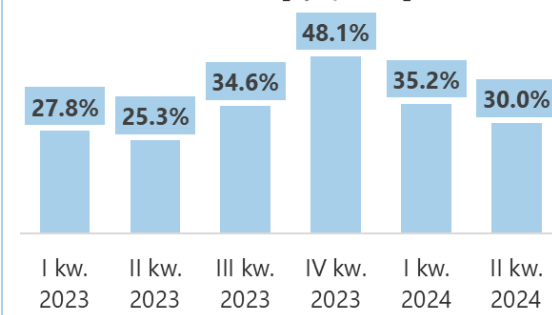
+32,2% 25,4 mld zł osobowe

+34,0% 4,3 mld zł dostawcz
e

+33,3% 28,4 mld zł leasing

+17,7% 1,4 mld zł pożyczka

Dynamika finansowania pojazdów lekkich [r/r, L+P]



Utrzymanie wysokich dynamik dla finansowania OSD od początku 2023 roku. Dynamiczny wzrost liczby transakcji w tym roku, przy zauważalnym już wyhamowaniu wzrostu dla średniej wartości transakcji.

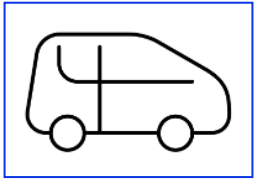
Liczba transakcji [r/r]

+27,5% I-II kw. 2024

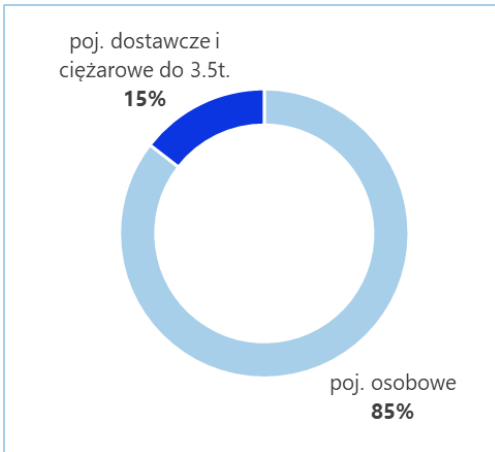
Średnia wartość transakcji [r/r]

+4,6% 148 tys. zł I-II kw. 2024

Struktura finansowania pojazdów lekkich w I półroczu 2024 r.

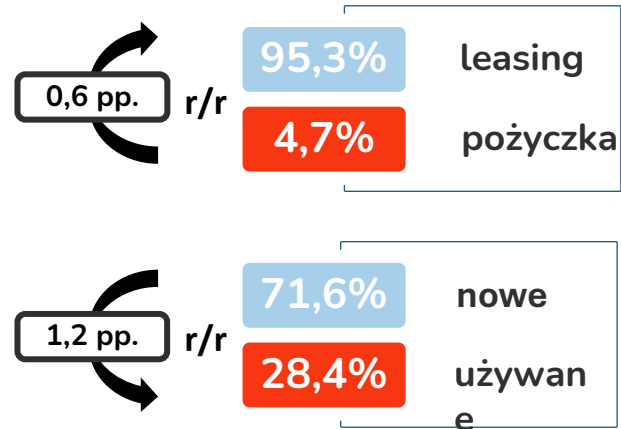


Struktura przedmiotowa OSD



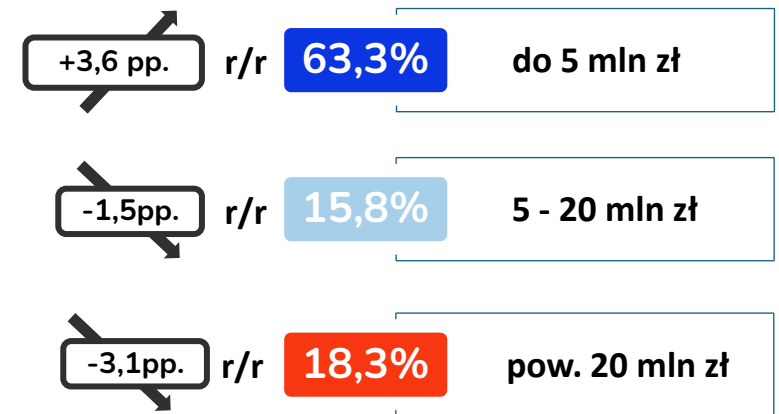
Dominują pojazdy osobowe.

Struktura finansowania OSD



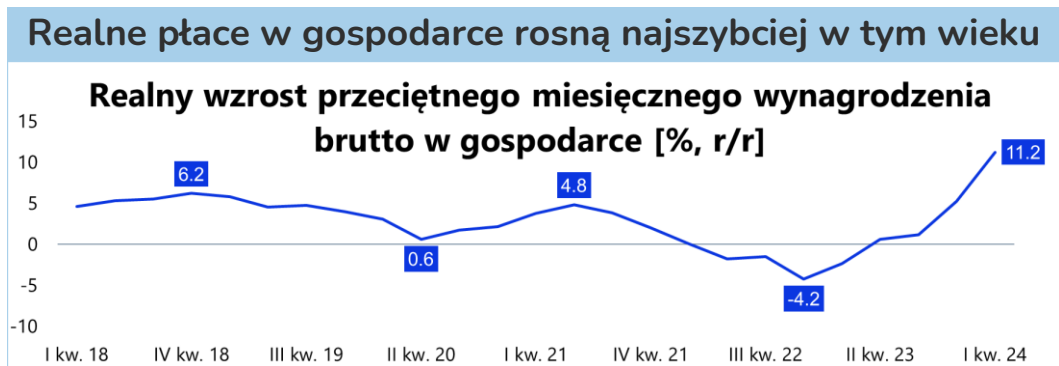
Dominuje leasing; znaczny udział używanego sprzętu.

Struktura rynku wg rocznych obrotów klienta

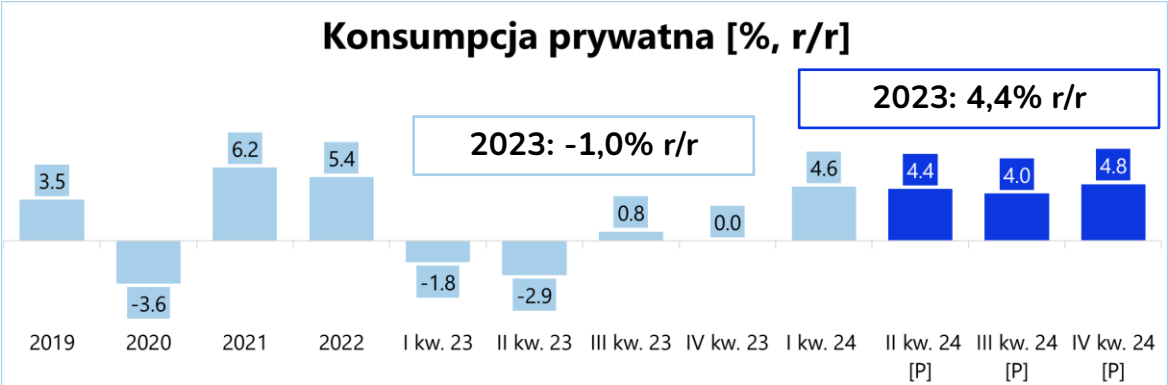
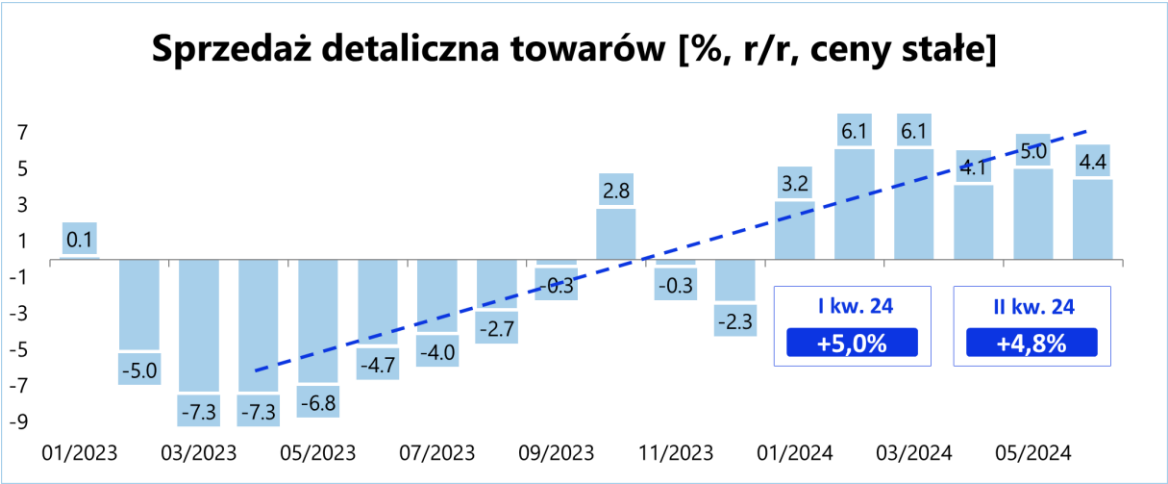


Pojazdy lekkie w największym stopniu finansują najmniejsze firmy.

W gospodarce działa pro konsumencki zestaw makro...

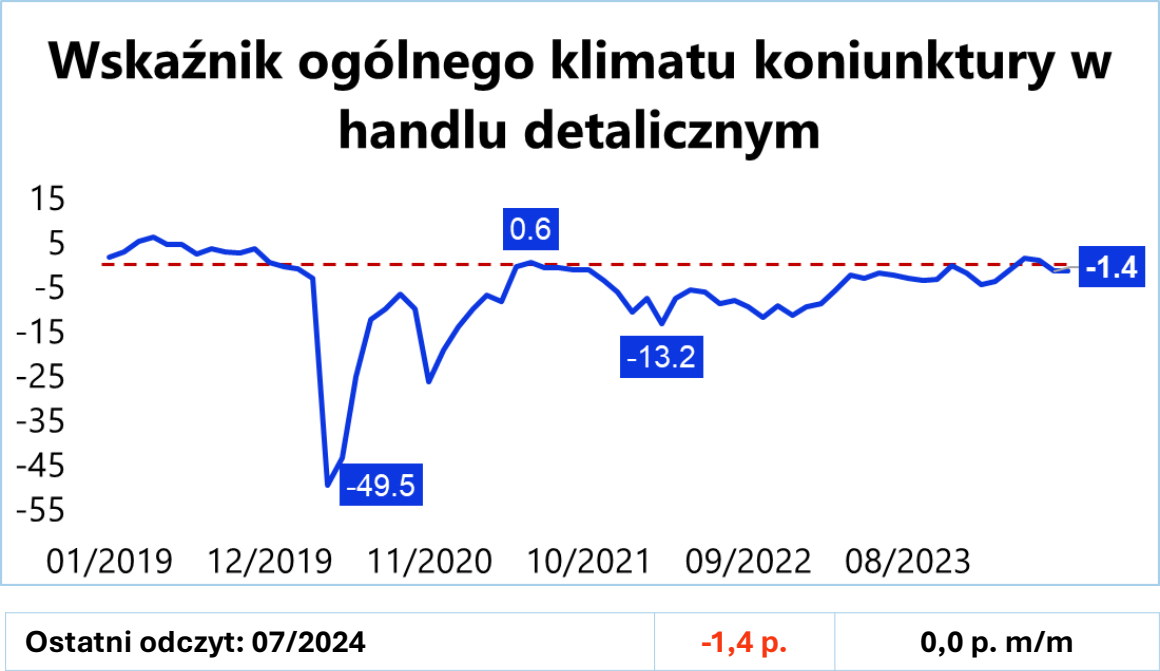


Dzięki czemu wydatki konsumentów stały się głównym motorem rozpoczynającego się ożywienia, co pokazały wyniki PKB za I kw. 24

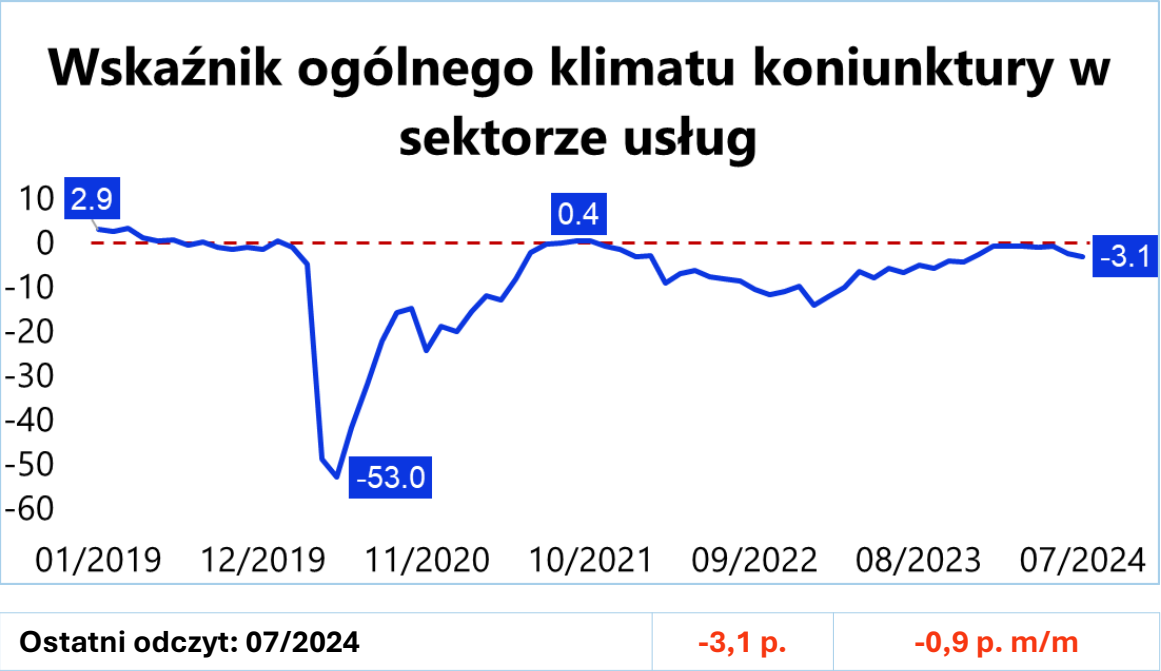


Utrzymują się relatywnie mocne oceny koniunktury w handlu detalicznym i w usługach

Czyli w branżach mocno powiązanych z konsumpcją prywatną i popytem generowanym na pojazdy lekkie



Źródło: GUS



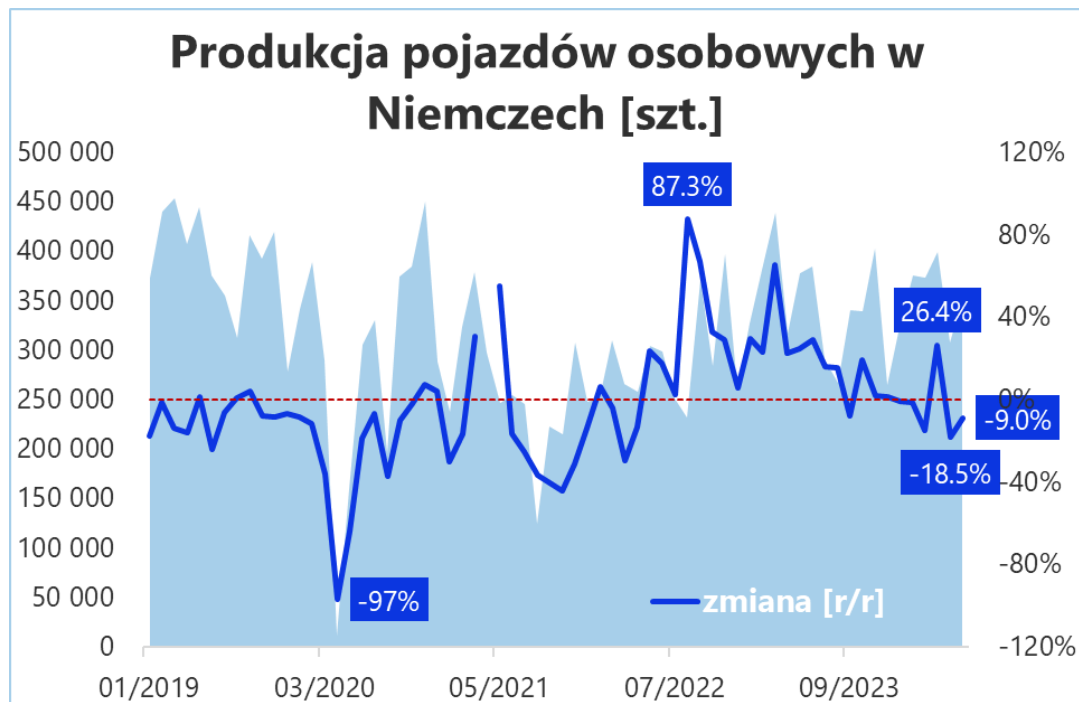
Źródło: Komisja Europejska



Wśród głównych branż w Polsce, najwyższe oceny koniunktury są dla handlu detalicznego

Globalny system dostaw i produkcji generalnie odblokował się po pandemii

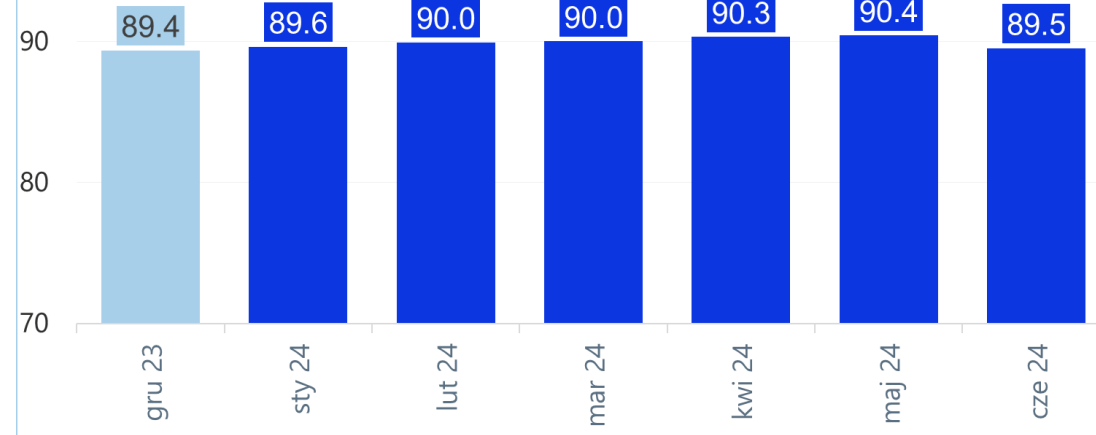
Dzięki wyraźnie większej dostępności komponentów, skróciły się czasy dostaw w europejskim przemyśle, w tym dla produkcji aut.



W I półroczu 2024 wyprodukowano w Niemczech o 4,3% mniej aut niż rok wcześniej. A w całym 2023 produkcja ta wzrosła o 18,6%.

Ale jest coraz więcej wątpliwości jakie auta produkować. Dalszy rozwój elektromobilności nie jest tak oczywisty jak jeszcze rok temu.

Jak w kolejnych miesiącach zmieniały się plany produkcyjne firm motoryzacyjnych na 2024 rok [produkcja w mln sztuk]



Źródło: IHS Markit

W ciągu ostatniego miesiąca firmy motoryzacyjne zredukowały o 0,9 mln aut swoje plany produkcyjne na cały 2024 rok.



1

Pojazdy lekkie

2

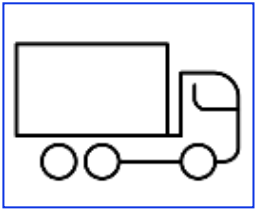
Pojazdy ciężarowe

3

Maszyny

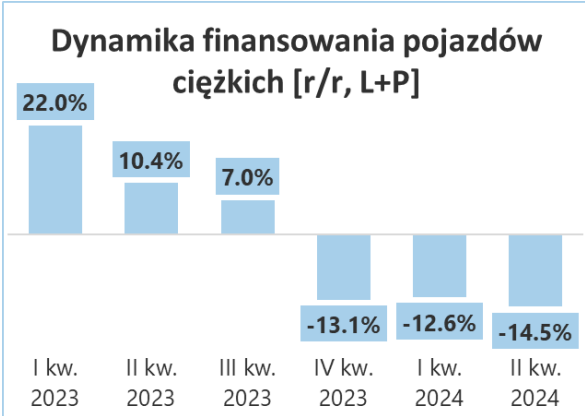


Finansowanie pojazdów ciężkich od trzech kwartałów jest na wyraźnym minusie



Finansowanie pojazdów ciężkich [zmiana r/r]

-13,6%	9,6 mld zł	w I półroczu 2024
+4,1%	2,1 mld zł	ciężarowe
-16,1%	4,9 mld zł	ciągniki
-27,0%	1,9 mld zł	przyczepy
+8,9%	0,7 mld zł	autobusy
-13,8%	8,9 mld zł	leasing
-10,2%	0,7 mld zł	pożyczka



Stagnacja gospodarczej w strefie euro, hamujący eksport, ograniczania zapasów przez firmy i trudna sytuacja finansowa firm transportowych przełożyły się na słabe wyniki finansowania w sektorze TRK.



Liczba transakcji [r/r]

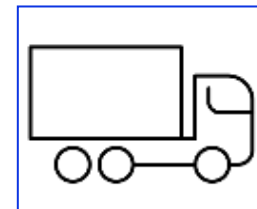
-10,3% I-II kw. 2024

Średnia wartość transakcji [r/r]

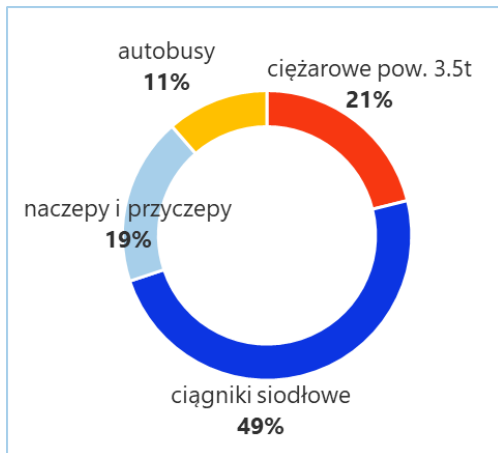
-2,1% 277 tys. zł I-II kw. 2024

* Dane dla łącznego finansowania pojazdów ciężkich leasingiem i pożyczką

Struktura finansowania pojazdów ciężkich w 2023 r.

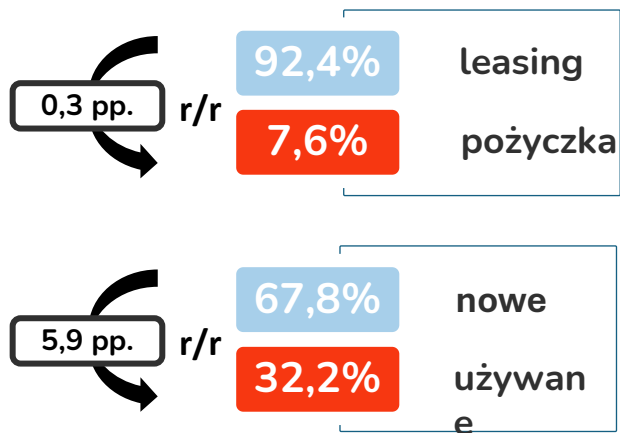


Struktura przedmiotowa TRK



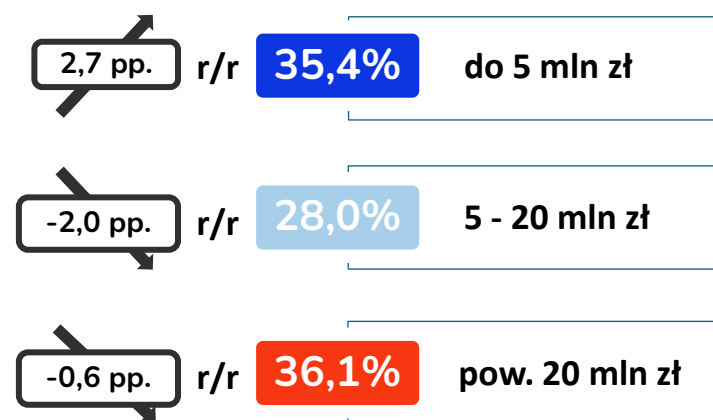
Dominują kategorie pojazdów związanych z transportem drogowym towarów, głównie w obszarze międzynarodowym.

Struktura finansowania TRK



Rośnie znaczenie pożyczki w finansowaniu pojazdów ciężarowych; bardzo wyraźny wzrost udziału używanego sprzętu.

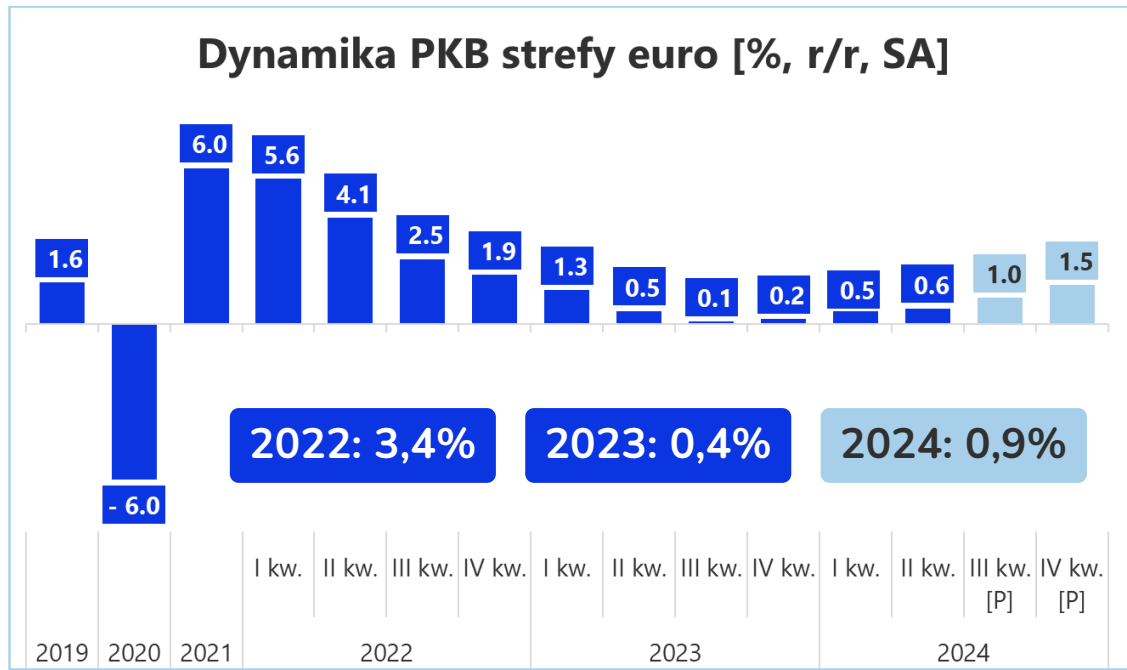
Struktura rynku wg rocznych obrotów klienta



Dosyć zrównoważona struktura rynku wg wielkości klienta. Rynek hamuje najbardziej w obszarze średnich i dużych firm.

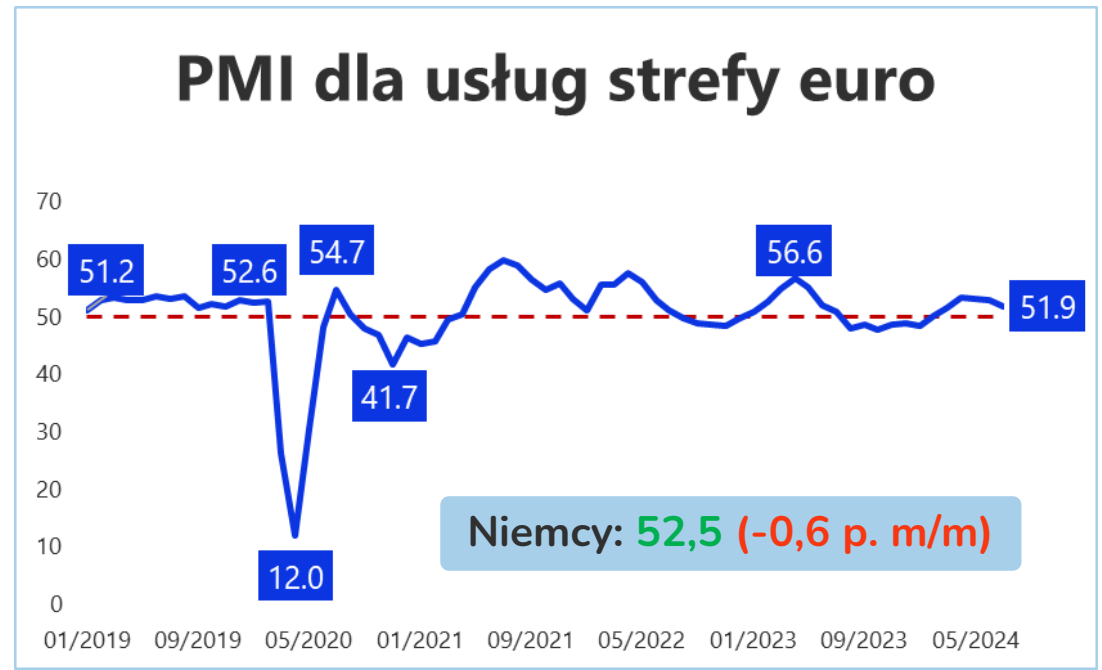
Otoczenie zewnętrzne jest trudne dla polskiej gospodarki. Najgorsze już jednak za nami.

Wzrost gospodarczy w strefie euro wyraźnie wyhamował w 2023 roku, ze stagnacją w II połowie.



Gospodarka strefy euro nieznacznie odbije w 2024 roku, do ok. 0,9% dla dynamiki PKB wg ostatniej, czerwcowej prognozy EBC.

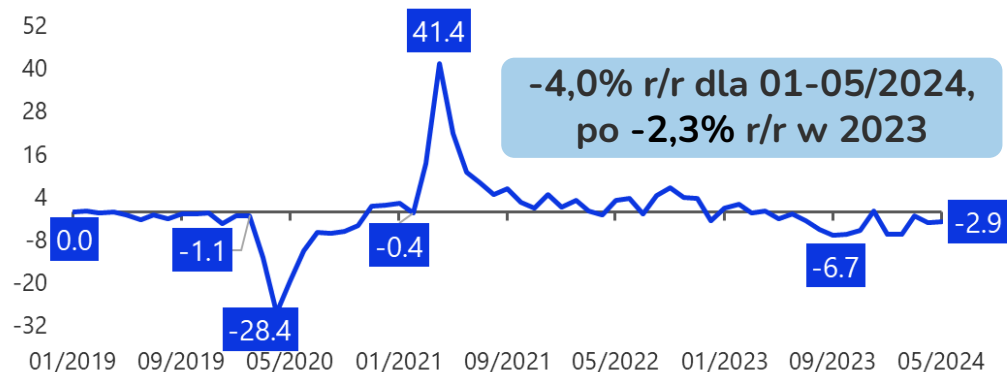
Dobra sytuacja w usługach jest kluczowa dla odbicia gospodarki strefy euro w tym roku



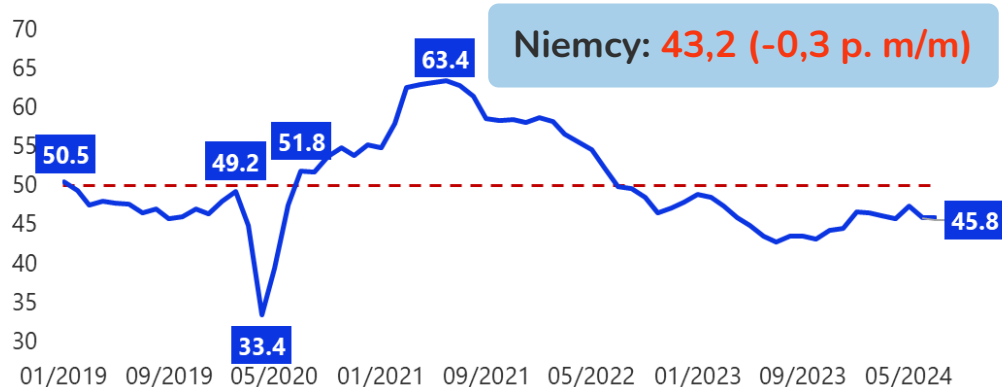
Ostatni odczyt: 07/2024	51,9 p.	-0,9 p. m/m
-------------------------	---------	-------------

Wciąż trudna jest sytuacja w europejskim przemyśle, a indeksy koniunktury nie wskazują na szybką poprawę. W drugiej połowie roku przemysł Eurolandu powinien już odbijać.

Dynamika produkcji przemysłowej w strefie euro [% r/r]



PMI dla przemysłu strefy euro



W rezultacie eksport towarów przestał być głównym motorem wzrostu polskiej gospodarki.

Dynamika eksportu towarów z Polski [% r/r w c.b., EUR, średnia za 3 miesiące]

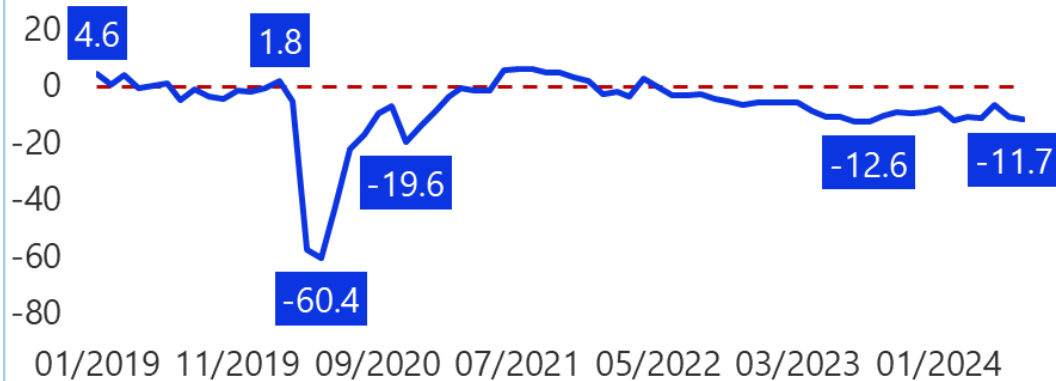


Dynamika eksportu towarów po 3,8% r/r w 2023 roku, wyhamowała do -2,5% za 01-05 2024.

⌈ Słabsze oceny bieżącego popytu przez firmy transportowe, chociaż wolumen realizowanych usług transportowych pozostaje podobny jak w 2023 roku ⌋

Oceny bieżącego popytu na usługi transportowe pozostają negatywne, wprowadzie dosyć stabilne w ostatnim roku, ale jednak wyraźnie od długoterminowej średniej z lat 2007-2022 równej **-4,4 pkt.**

Ocena bieżącego popytu na usługi firm transportowych



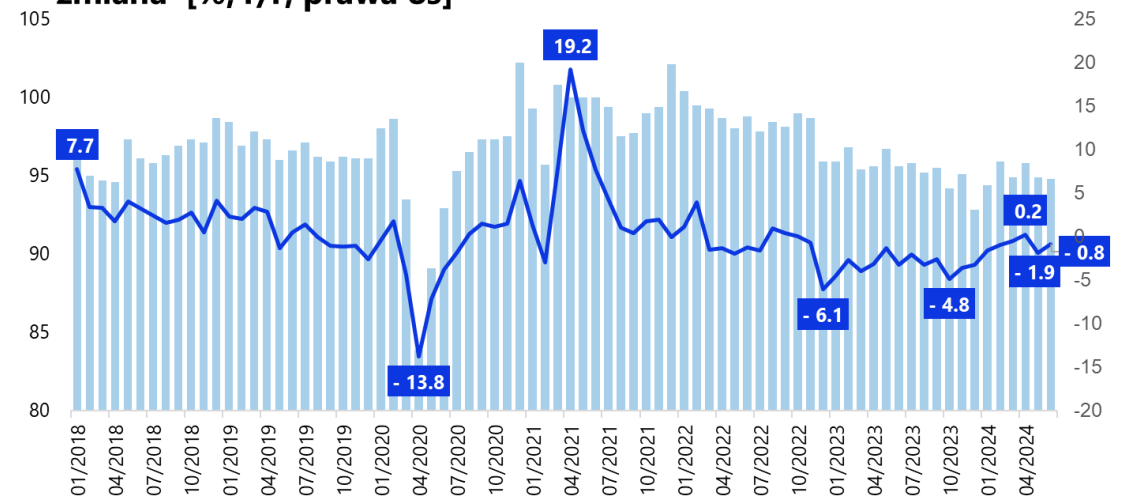
Ostatni odczyt: 07/2024

-11,7 p.

-1,1 p. m/m

Indeks mierzący natężenie ruchu drogowego w Niemczech pokazuje, że w I półroczu 2024 ilość przewożonych ładunków spadła o **-0,9% r/r** [wg TKM], po -3,2% dla 2023 i -0,7% dla 2022.

■ Indeks natężenia ruchu drogowego w Niemczech dla pojazdów > 7.5t.
(2021=100) [lewa oś]
— zmiana [%, r/r, prawa oś]



Ostatni odczyt: 06/2024

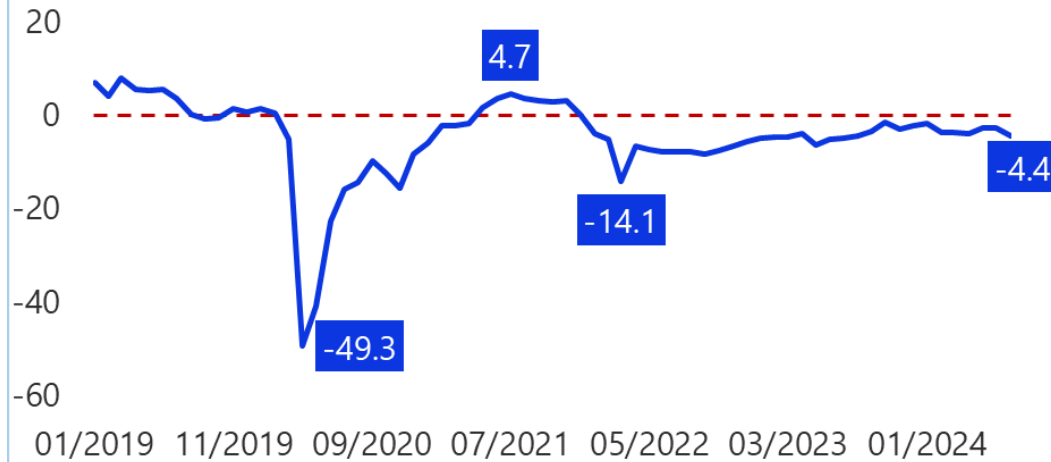
94,8

vs 94,9 dla 05/2024

Firmy transportowe generalnie słabo oceniają bieżącą sytuację, ale oceny dla perspektyw branży są znacznie lepsze

Nastroje biznesowe w sektorze transportu drogowego pozostają w miarę stabilne, ale jednak negatywne (przy **-0,5 pkt.** dla średniej za lata 2007-2022). Ogólną ocenę obniżają słabe oceny firm transportowych dla ich **sytuacji finansowej** (**-11,5 pkt.** za 07/2024)

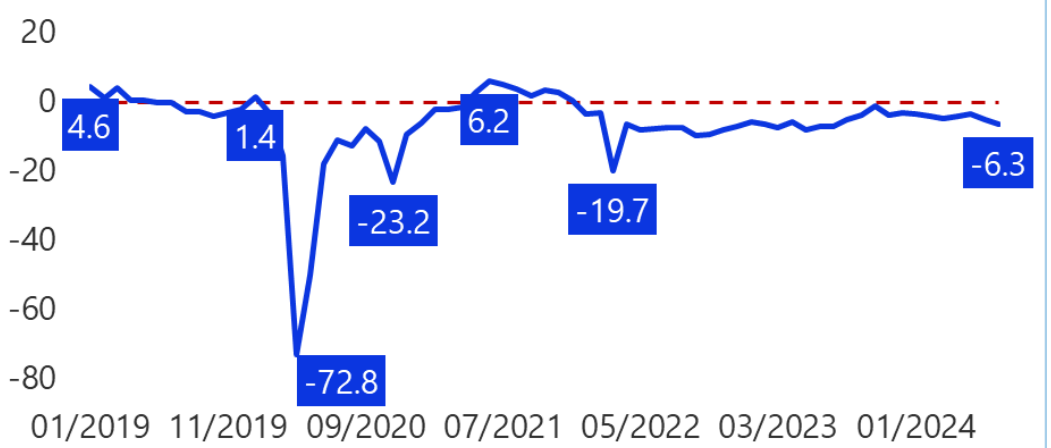
Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury firm transportu drogowego



Ostatni odczyt: 07/2024	-4,4 p.	-1,9 p. m/m
-------------------------	---------	-------------

Oceny prognozowanego popytu na usługi transportowe pozostają w miarę stabilne, trochę słabsze jeszcze pół roku temu, ale istotnie powyżej ocen dla bieżącego popytu.

Prognozowany popyt na usługi firm transportowych



Ostatni odczyt: 07/2024	-6,3 p.	-1,3p. m/m
-------------------------	---------	------------



1

Pojazdy lekkie

2

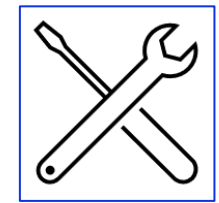
Pojazdy ciężkie

3

Maszyny

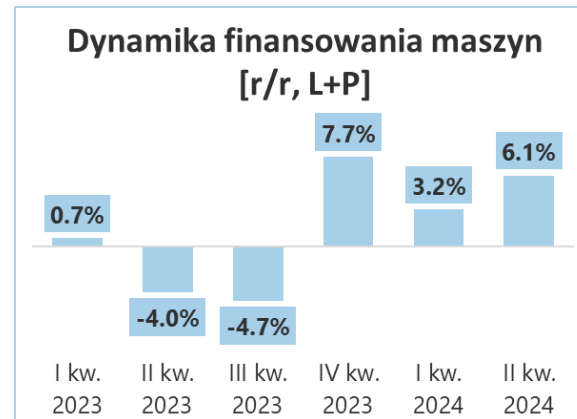


Finansowanie maszyn – w rytm zmian w polskiej gospodarce



Finansowanie maszyn [zmiana r/r]

4,7%	12,6 mld zł	
	w I połowie 2024	
33,1%	2,6 mld zł	BUD
2,9%	-3,7 mld zł	Agro
0,3%	7,1 mld zł	pozostałe
4,7%	8,6 mld zł	leasing
4,9%	4,0 mld zł	pożyczka



Realne odbicie w finansowaniu maszyn od trzech kwartałów, zarówno wartościowe, jak i w ujęciu ilościowym. Sektor maszyn bardzo powoli staje się drugim filarem całego rynku leasingu.

Liczba transakcji [r/r]

8,4% I-II kw. 2024

Średnia wartość transakcji [r/r]

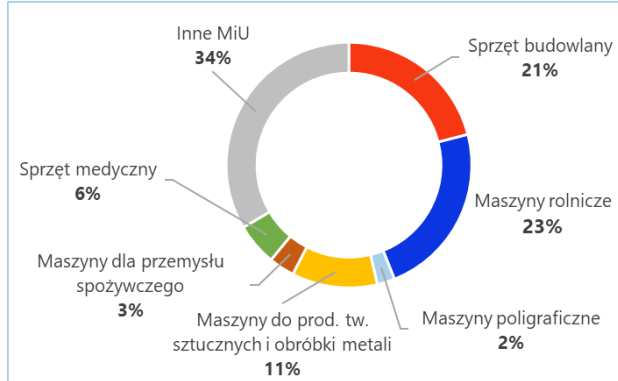
-3,9% 224 tys. zł I-II kw. 2024

* Dane dla łącznego finansowania maszyn leasingiem i pożyczką

Struktura finansowania maszyn w I półroczu 2024 r.

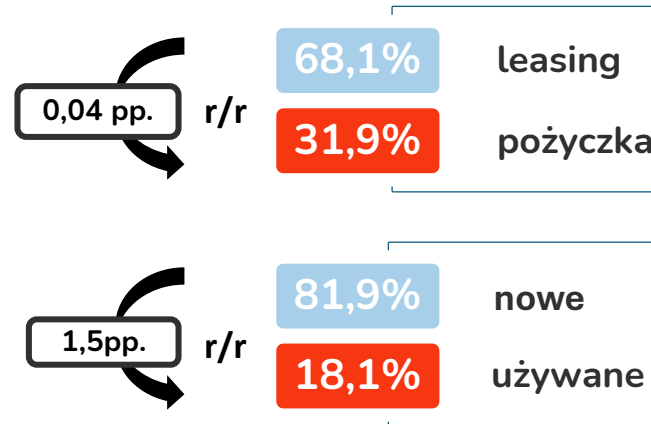


Struktura przedmiotowa maszyn



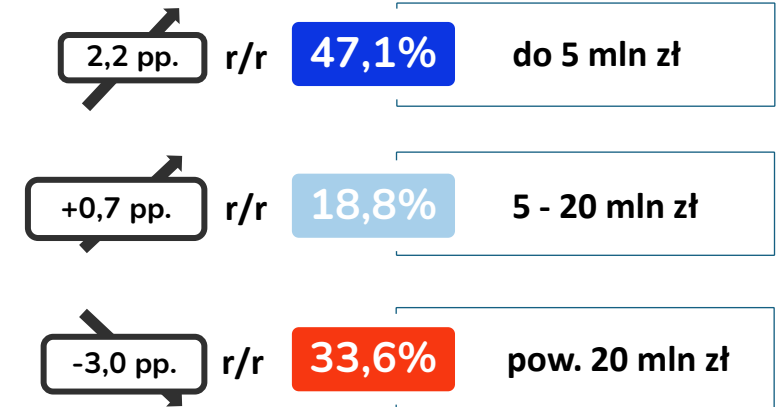
Dominuje sprzęt agro, budowlanka oraz maszyny dla przetwórstwa przemysłowego.

Struktura finansowania maszyn



Maszyny w znacznie większym stopniu niż pojazdy są finansowane pożyczką. Dominuje sprzęt nowy, mimo przesunięcia w strukturze w kierunku używek.

Struktura rynku wg rocznych obrotów klienta

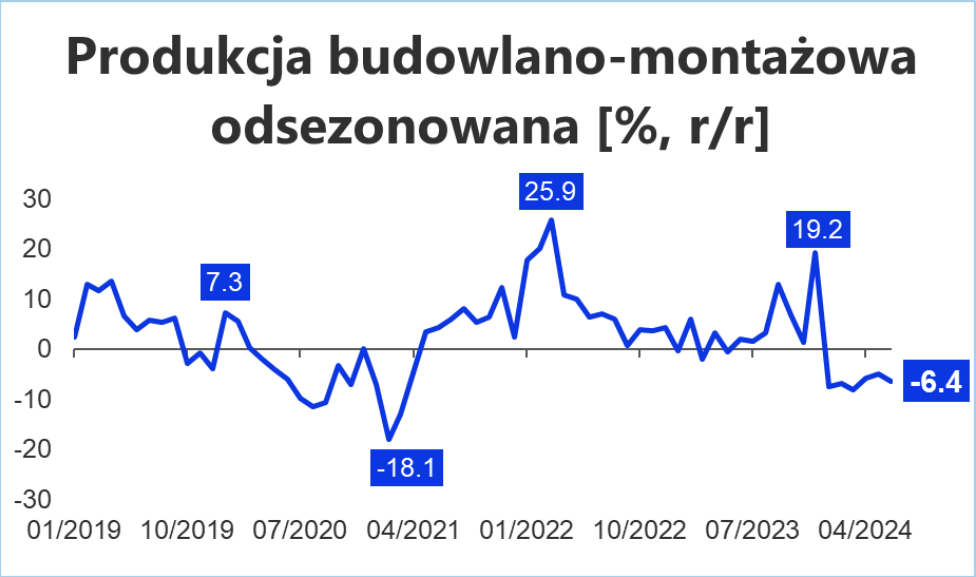


Zwiększenie znaczenia sektora mikro w finansowaniu maszyn, jest to największy segment. Wyraźny spadek znaczenia firm 20M+.

* Dane dla łącznego finansowania maszyn leasingiem i pożyczką

Inwestycje są słabsze przez wyhamowanie projektów infrastrukturalnych w 2024 roku, ale...

Łączny spadek produkcji budowlanej o 8,7% r/r w I półroczu 2024.



Ostatni odczyt: 06/2024 -6,4% vs 5,0% r/r dla 05/2024

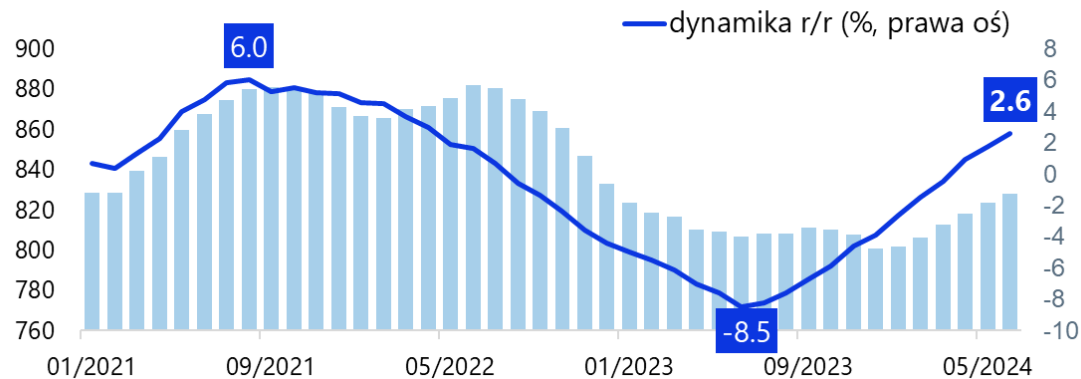
Dynamika produkcji budowlanej [r/r, NSA] wg kategorii:

	2023	I kw. 2024	II kw. 2024
Budowa budynków	-1,3%	-6,9%	-8,5%
Obiekty inżynierii lądowej i wodnej	11,3%	-16,2%	-7,6%
Roboty budowlane specjalistyczne	2,7%	-8,8%	-10,6%
Łącznie produkcja budowlana	5,0%	-10,8%	-8,7%

Ale nastroje w budowlance są niezłe i firmy budowlane są mocno obłożone

Deweloperzy rozpoczynają budowę coraz większej liczby mieszkań (wzrost o **68%** r/r w I półroczu 2024), co przekłada się już na wzrost portfela mieszkań w budowie.

Mieszkania w budowie (lewa oś, tys. sztuk na koniec okresu)

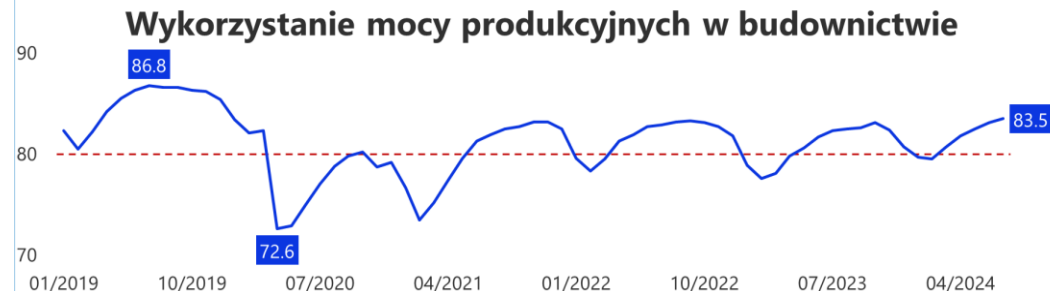


Ostatni odczyt: 06/2024

2,6%

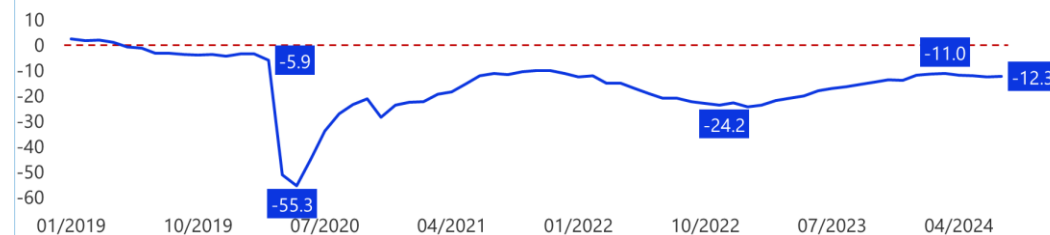
vs 1,8% r/r dla 05/2024

Mamy wysokie wykorzystanie zdolności produkcyjnych

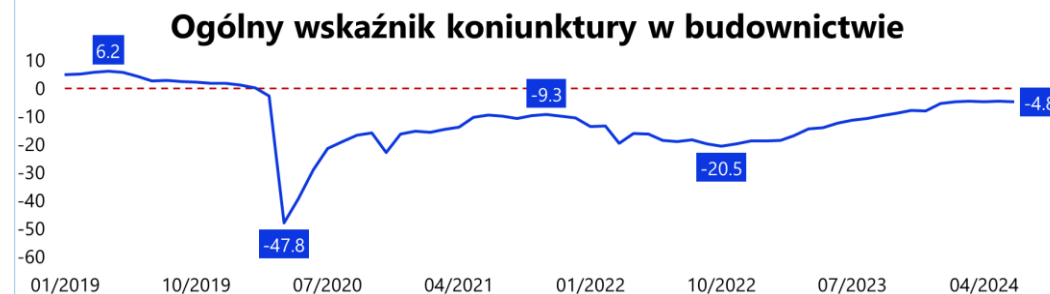


Relatywnie wysoki portfel zamówień

Bieżący portfel zamówień na rynku krajowym w budownictwie

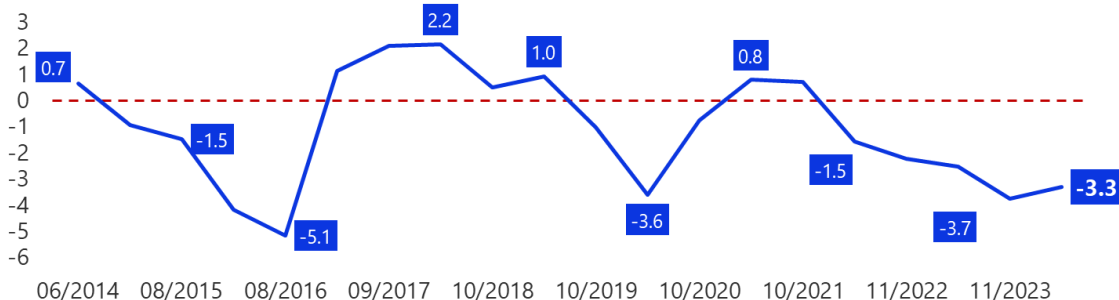


Oraz najwyższe od pandemii oceny ogólnej koniunktury



Słabe odczyty indeksów koniunktury w branży AGRO

Indeks nastrojów wśród producentów i dostawców maszyn i urządzeń rolniczych



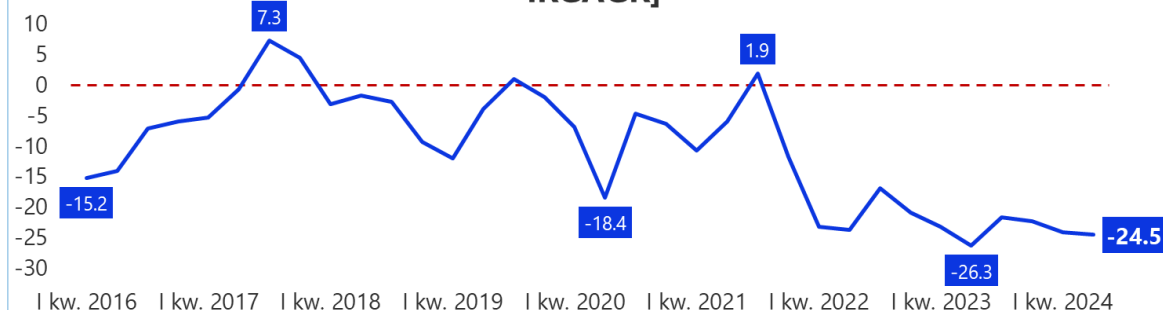
Ostatni odczyt: 04/2023

-3,3

+0,5 p. H/H

Źródło: Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych

Wskaźnik koniunktury w rolnictwie [badanie dot. gospodarstw rolnych, IRGAGR]



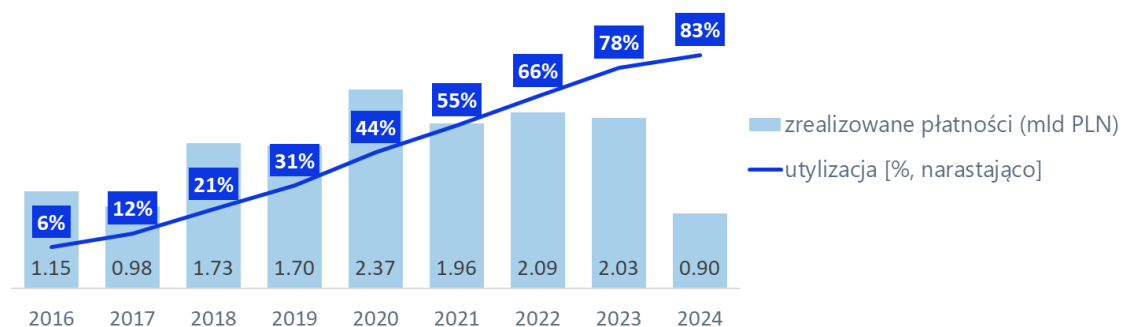
Ostatni odczyt: II kw. 2024

-24,5

-0,5 p. Q/Q

Źródło: SGH w Warszawie, Instytut rozwoju Gospodarczego

Realizacja Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020

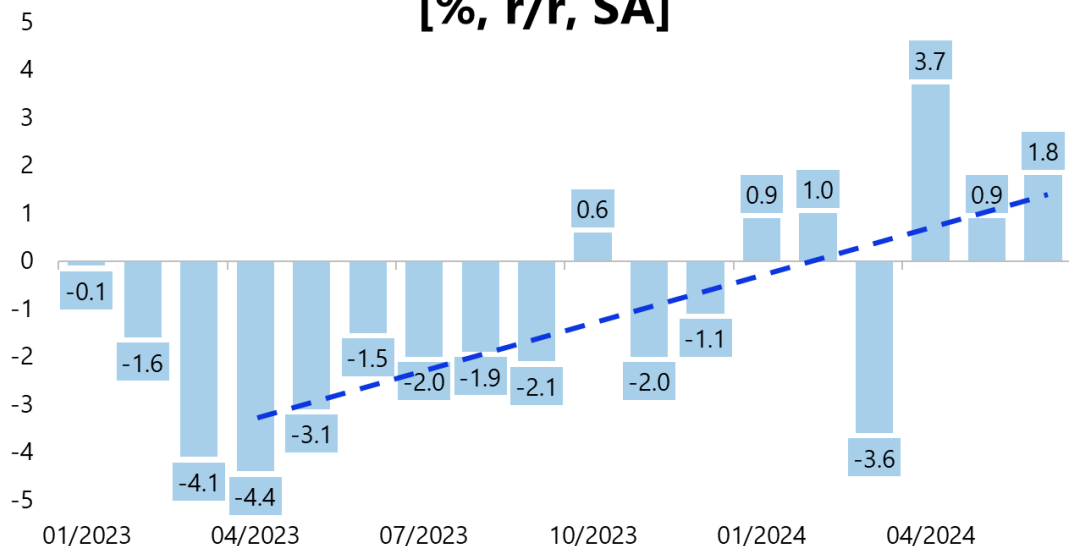


- **83%** to aktualny poziom utylizacji środków z WPR na lata 2014-2022.
- Wykorzystano 14,9 mld PLN z 18,1 mld PLN. **Zostało 3,2 mld do rozliczenia do połowy 2025.** W samym II kwartale 2024 wykorzystano 0,5 mld PLN.
- Tempo utylizacji powinno wyraźnie przyspieszyć, aby w pełni wykorzystać te środki.

Przemysł powoli odbija dzięki branżom krajowym

Stagnacja w strefie euro przekłada się na spadki produkcji w branżach typowo eksportowych o -1,5% w I półroczu 2024. W tym samym okresie produkcja branż zorientowanych na rynek krajowy wzrosła o 3,5%.

Dynamika produkcji przemysłowej w Polsce [% , r/r, SA]



Ostatni odczyt: 06/2024

1,8%

vs 0,9% r/r dla 05/2024

I kw. 2024*

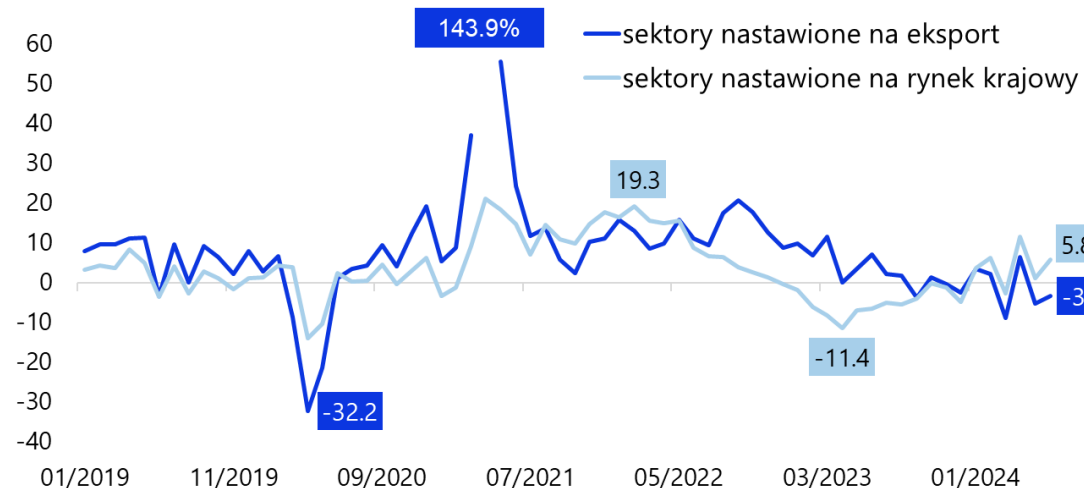
-0,6% r/r

II kw. 2024*

0,9% r/r

*dane NSA

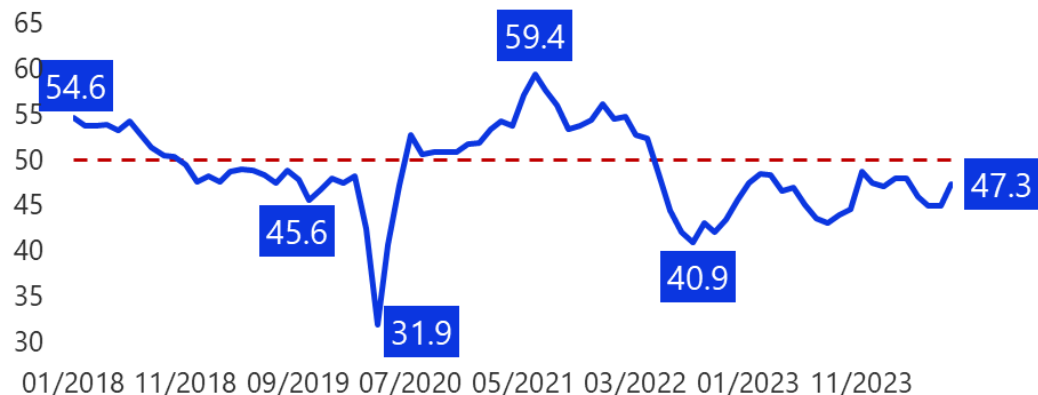
Dynamika produkcji przemysłowej w Polsce [% , r/r, NSA]



Badania GUS pokazują stabilizację koniunktury w przemyśle w ostatnim roku, ale na dosyć niskim poziomie. PMI poniżej bariery 50 pkt. od 27 miesięcy.

Od września 2023 wyraźnie poprawiły się odczyty PMI, bardziej skorelowane z sytuacją większych firm produkcyjnych. Bardziej stabilne są natomiast odczyty szerszego indeksu koniunktury GUS, w większym stopniu uwzględniającego oceny mniejszych i średnich firm.

PMI dla polskiego przemysłu

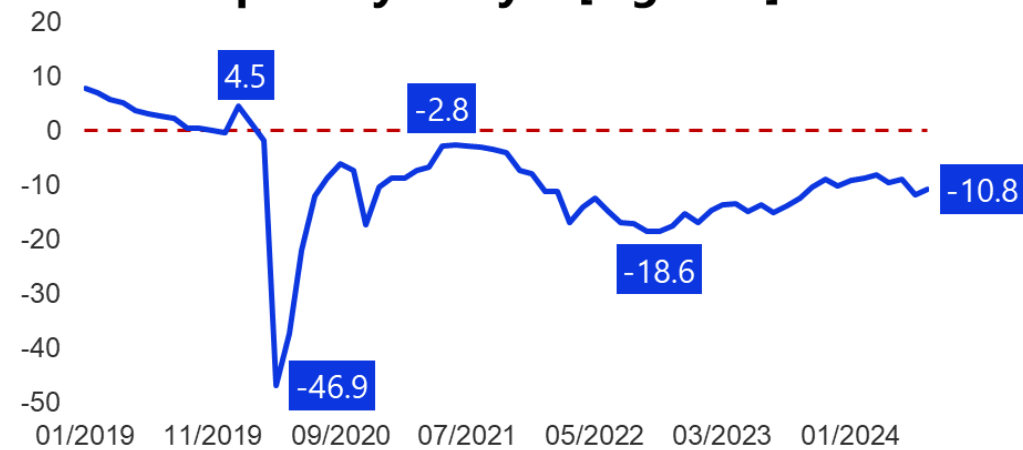


Ostatni odczyt: 07/2024

47,3 p.

+2,3 p. m/m

Ogólny klimat koniunktury w przetwórstwie przemysłowym [wg GUS]



Ostatni odczyt: 07/2024

-10,8 p.

+1,1 p. m/m

Produkcja w Polsce powinna przyspieszyć w II połowie 2024 roku

Notujemy wyraźną poprawę nowych zamówień w przemyśle, w ostatnich w większym stopniu dla produkcji eksportowej. W ostatnich trzech miesiącach dynamika nowych zamówień wyniosła -4,1% r/r (w tym -2,7% r/r dla zamówień eksportowych), co było wyraźną poprawą wobec poprzednich trzech kwartałów, kiedy spadały one odpowiednio o -15,5% i 14,0% r/r.



Ostatni odczyt: 06/2024:		
- ogółem	0,1%	vs -9,9% r/r dla 05/24
- na eksport	-1,4%	vs -7,0% r/r dla 05/24

W kolejnych kwartałach nastąpi odbicie produkcji z uwagi na skalę inwestycji zagranicznych. Wymaga to poprawy koniunktury w Europie Zachodniej.



Ostatni odczyt: II kw. 2024	82,0%	+1,2 pp. Q/Q
-----------------------------	-------	--------------

Wskaźnik powyżej kluczowego poziomu 80%, z wyraźnym odbiciem po dwóch kwartałach stabilizacji.



1

Wyniki rynku leasingu wg głównych segmentów

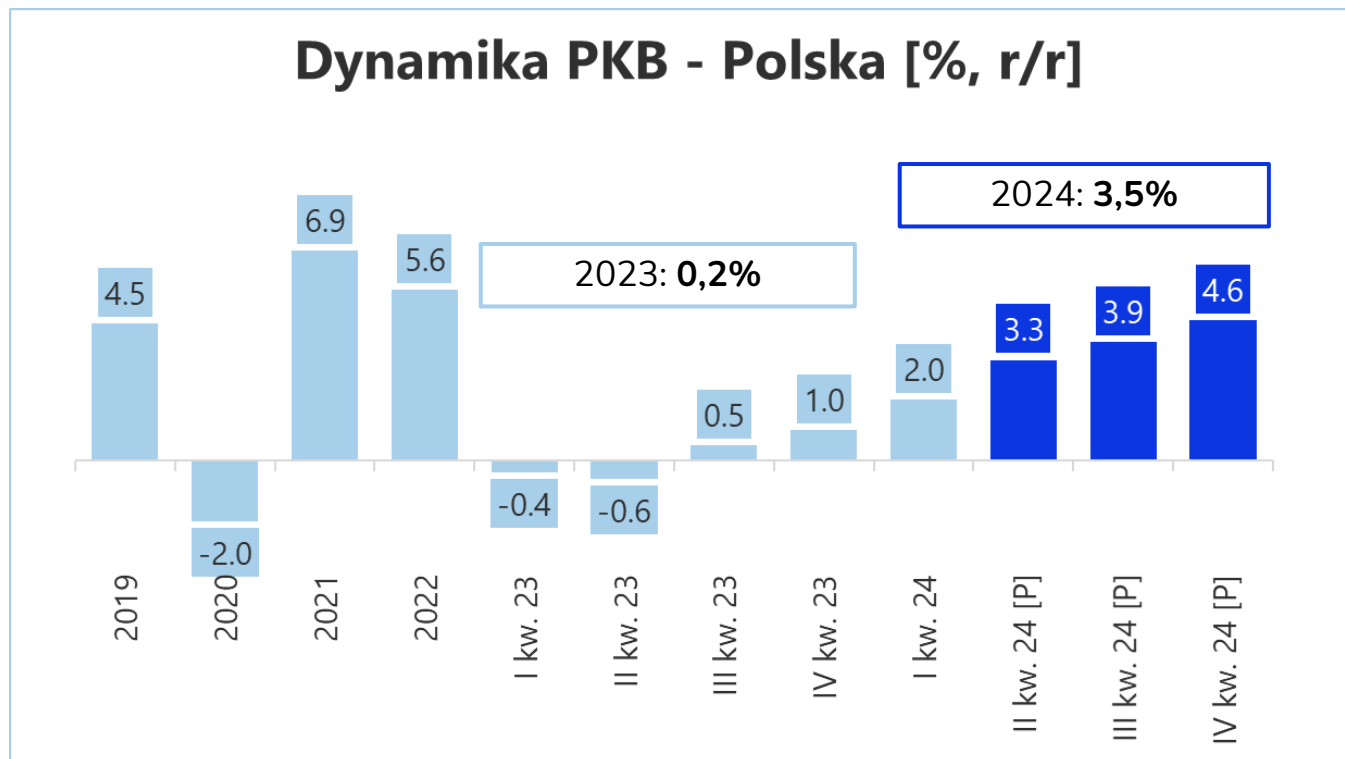
2

Prognoza wyników branży leasingowej



W 2024 roku polska gospodarka powinna wyraźnie przyspieszyć w II połowie roku

W 2023 roku zrealizował się scenariusz miękkiego lądowania dla polskiej gospodarki: wyhamowaliśmy, ale bez wyraźnych skutków ubocznych w postaci wzrostu bezrobocia czy skokowego wzrostu upadłości firm.

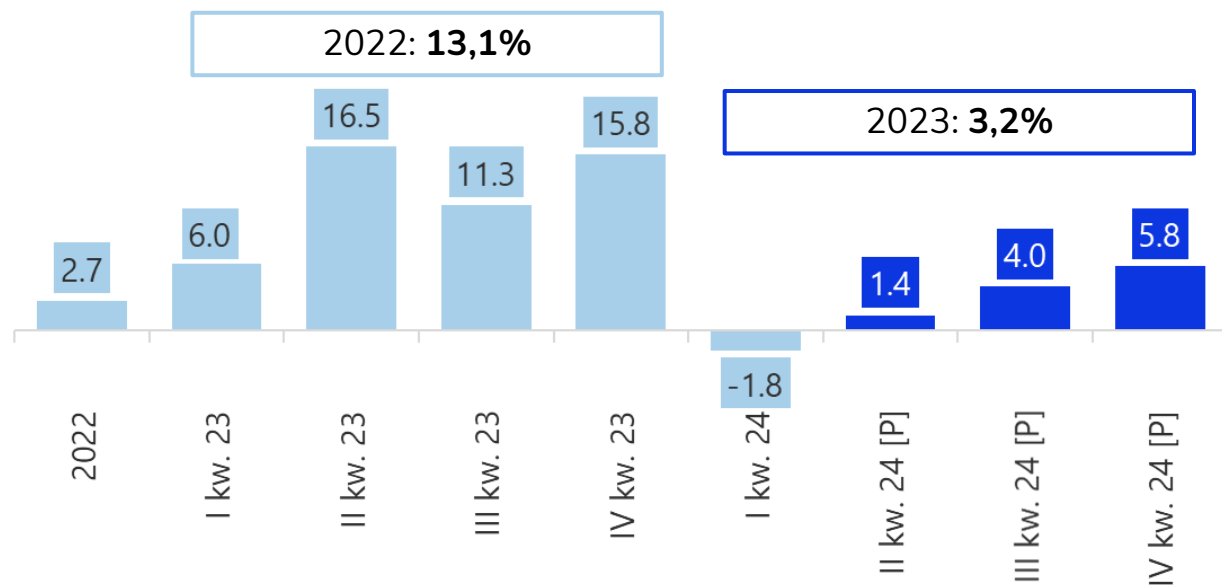


- Zakładamy, że w 2024 roku weszliśmy na ścieżkę trwałego i już wysokiego wzrostu gospodarczego, z dynamiką PKB za cały 2024 rok szacowaną na 3,5%.
- Dostępny zestaw miesięcznych danych z polskiej gospodarki za II kwartał 2024 sugerują, że dynamika PKB wyniosła w tym okresie ok. 3,0% r/r.
- Konsumpcja prywatna pozostanie kluczowym motorem wzrostu gospodarczego w całym 2024r.
- II połowa roku powinna być już wsparta stopniowym odbiciem gospodarek strefy euro.

W 2023 mieliśmy zaskakująco silne inwestycje w gospodarce, ...

...w dużej mierze za sprawą inwestycji publicznych z kończącej się perspektywy unijnej 2014-2020 oraz inwestycji samorządowych realizowanych pod wybory lokalne 2024.

Realna dynamika inwestycji w polskiej gospodarce [% , r/r]



- Inwestycje w 2024 roku w skali całej gospodarki będą pod negatywnym wpływem zakończenia perspektywy unijnej 2014-2020 oraz wolnego startu KPO i nowej perspektywy unijnej.
- W 2024 roku dynamika inwestycji w gospodarce będzie niższa w ubiegłym roku, ale w znacznie większym stopniu oparta o inwestycje prywatne, w tym inwestycje MŚP. Będzie to korzystne dla rynku leasingu.

Proгноза wyników branży leasingowej

ŁĄCZNE AKTYWA SFINANSOWANE PRZEZ FIRMY LEASINGOWE [MLN PLN]

	2023	2024	2024/2023
Pojazdy lekkie (osobowe + ciężarowe do 3,5 tony)	50 158	62 540	24,7%
Pojazdy ciężkie (ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony + ciągniki siodłowe + naczepy i przyczepy)	21 443	20 769	-3,1%
Pozostałe pojazdy (autobusy + inne)	1 983	2 309	16,5%
Maszyny i urządzenia (ogółem)	25 032	25 711	2,7%
IT (sprzęt + oprogramowanie + inne)	1 035	1 079	4,2%
Samoloty, statki, kolej	1 659	1 603	-3,3%
Pozostałe ruchomości	516	516	0,0%
Razem ruchomości	101 824	114 528	12,5%
Nieruchomości	691	697	1,0%
Leasing ogółem	102 515	115 225	12,4%

Proгноза wyników – finansowanie w podziale na leasing i pożyczkę

Aktywa sfinansowane leasingiem [mln PLN]

	2023	2024	2024/2023
Pojazdy lekkie (osobowe + ciężarowe do 3,5 tony)	47 500	58 960	24,1%
Pojazdy ciężkie (ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony + ciągniki siodłowe + naczepy i przyczepy)	19 529	18 584	-4,8%
Pozostałe pojazdy (autobusy + inne)	1 875	2 194	17,0%
Maszyny i urządzenia (ogółem)	16 979	17 880	5,3%
IT (sprzęt + oprogramowanie + inne)	758	774	2,1%
Samoloty, statki, kolej	1 423	1 376	-3,3%
Pozostałe ruchomości	408	408	0,0%
Razem ruchomości	88 472	100 177	13,2%
Nieruchomości	658	665	1,0%
Leasing ogółem	89 130	100 842	13,1%

Aktywa sfinansowane pożyczką [mln PLN]

	2023	2024	2024/2023
Pojazdy lekkie (osobowe + ciężarowe do 3,5 tony)	2 657	3 580	34,7%
Pojazdy ciężkie (ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony + ciągniki siodłowe + naczepy i przyczepy)	1 914	2 185	14,2%
Pozostałe pojazdy (autobusy + inne)	108	116	6,8%
Maszyny i urządzenia (ogółem)	8 053	7 831	-2,8%
IT (sprzęt + oprogramowanie + inne)	277	305	9,9%
Samoloty, statki, kolej	235	227	-3,6%
Pozostałe ruchomości	107	107	0,0%
Razem ruchomości	13 352	14 350	7,5%
Nieruchomości	33	33	1,0%
Pożyczka ogółem	13 385	14 383	7,5%

30 lat

Napędzamy
gospodarkę

「Lista członków Związku Polskiego Leasingu」

- BOŚ Leasing - EKO Profit S.A.
- Alior Leasing Sp. z o.o.
- BMW Financial Services Polska Sp. z o.o.
- BNP Paribas Lease Group Sp. z o. o.
- BPS Leasing Spółka Akcyjna
- Caterpillar Financial Services Poland Sp. z o. o.
- De Lage Landen Leasing Polska S.A.
- Deutsche Leasing Polska S.A.
- Europejski Fundusz Leasingowy S.A.
- Fraikin Polska Sp. z o.o.
- GRENKELEASING Sp. z o.o.
- Impuls-Leasing Polska Sp. z o. o.
- ING Lease (Polska) Sp. z o. o.
- Leasing Polski Sp. z o.o.
- Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o.
- Millennium Leasing Sp. z o. o.
- mLeasing Sp. z o.o.
- PEAC (Poland) Sp. z o. o.
- PEKAO Leasing Sp. z o. o.
- PKO Leasing S.A.
- Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów
- RCI Leasing Polska Sp. z o.o.
- Santander Consumer Multirent Sp.z o.o.
- Santander Leasing S.A.
- Scania Finance Polska Sp. z o. o.
- SG Equipment Leasing Polska Sp. z o.o.
- SGB Leasing Sp. z o. o.
- Siemens Finance Sp. z o. o.
- Stellantis Financial Services Polska Sp. z o.o.
- Toyota Leasing Polska Sp. z o.o.
- VEHIS FIN 1 Sp. z o.o.
- VFS Usługi Finansowe Polska Sp. z o.o.

「Związek Polskiego Leasingu」

Związek Polskiego Leasingu (ZPL) to organizacja reprezentująca 90 proc. rynku leasingu w Polsce, która skupia 32 podmioty – firmy leasingowe oraz Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów.

ZPL uczestniczy w pracach grup i zespołów roboczych, utrzymuje bieżące kontakty z przedstawicielami administracji publicznej i parlamentarzystami, a także monitoruje, opiniuje i przygotowuje ekspertyzy w zakresie regulacji dotyczących leasingu.

Organizacja prowadzi także działania wizerunkowe i edukacyjne na rzecz propagowania leasingu jako narzędzia wspierającego rozwój przedsiębiorczości. Związek jest też aktywnym członkiem Leaseurope, organizacji zrzeszającej 45 związków z 32 krajów Europy.

Więcej na temat ZPL na www.leasing.org.pl

oraz na profilu na LinkedIn: <https://pl.linkedin.com/company/zwiazek-polskiego-leasingu-zpl>

Źródłem danych do „Wyników branży leasingowej” są raporty firm członkowskich ZPL i organizacji współpracujących.

Łącznie z doszacowaniem dane obejmują 100% rynku leasingu w Polsce.



Dziękujemy za uwagę

ul. Rejtana 17 lok. 22 | 02-516 Warszawa | tel.: (22) 542 41 36 | zpl@leasing.org.pl



30 lat

Związek
Polskiego
Leasingu