

Konferencja wynikowa Związku Polskiego Leasingu | 30 stycznia 2025 roku

「 Wyniki branży leasingowej i wynajmu w 2024 r. 」

Agenda

- Wyniki branży leasingowej w 2024 roku
- Wyniki branży wynajmu długoterminowego aut (CFM) i Rent a Car w 2024 roku
- Komentarz makroekonomiczny
- Perspektywy branży leasingu w Europie
- Debata: wyzwania i perspektywy branży w Polsce
- Wyróżnienia dla osób leasingu

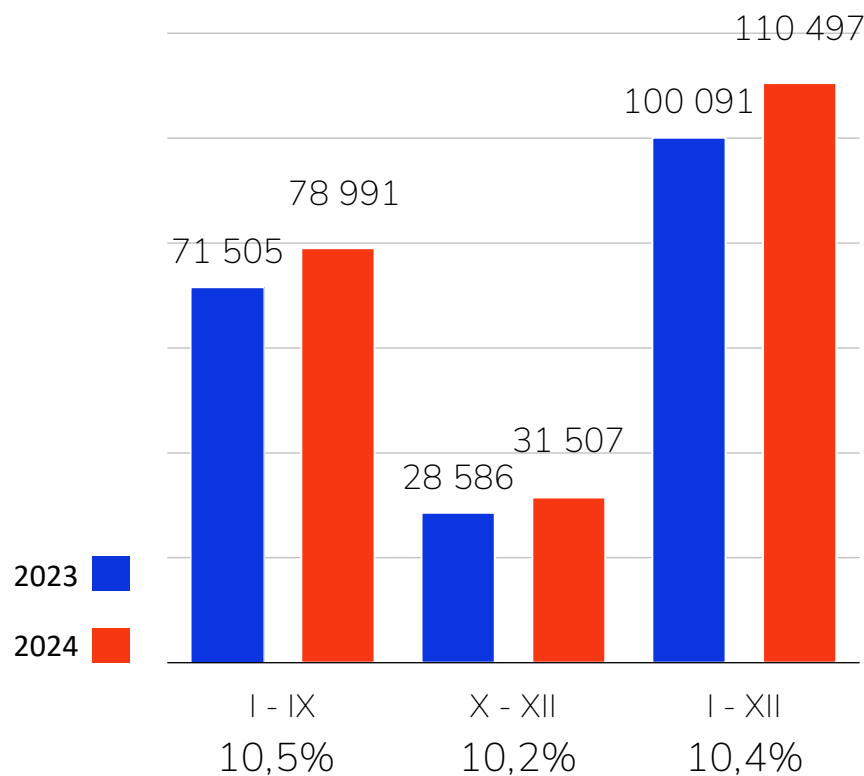
Wyniki branży leasingowej w 2024 roku



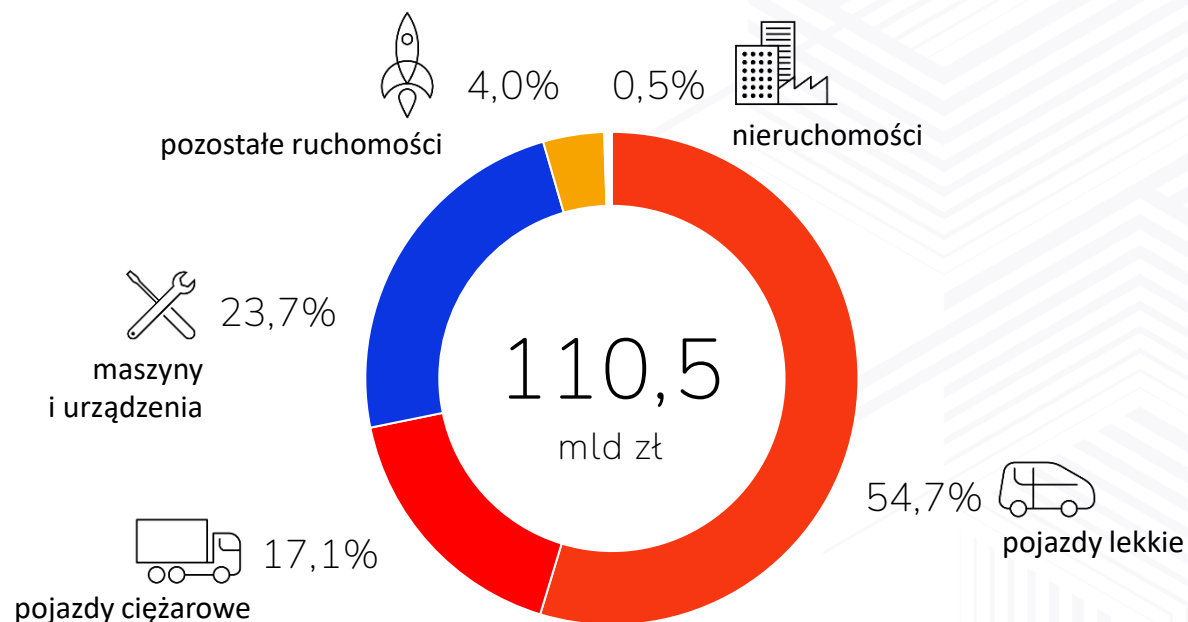
Monika Constant
prezeska ZPL

Aktywa finansowane przez firmy leasingowe w 2024 r.

Finansowanie ogółem w mln PLN



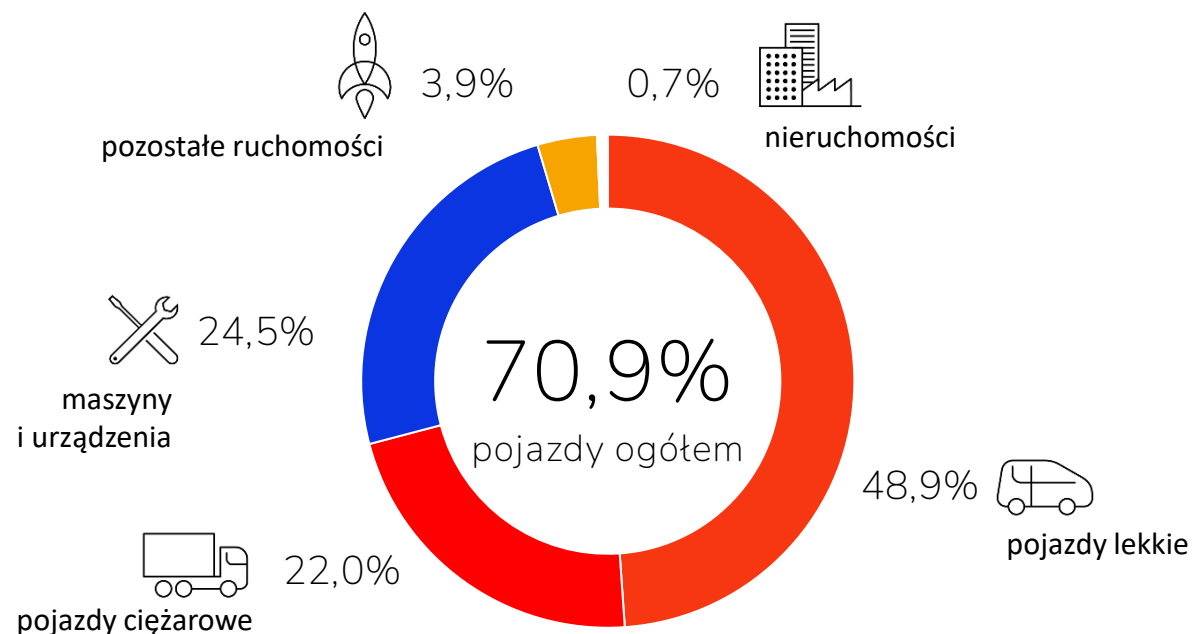
Struktura finansowania przedmiotów



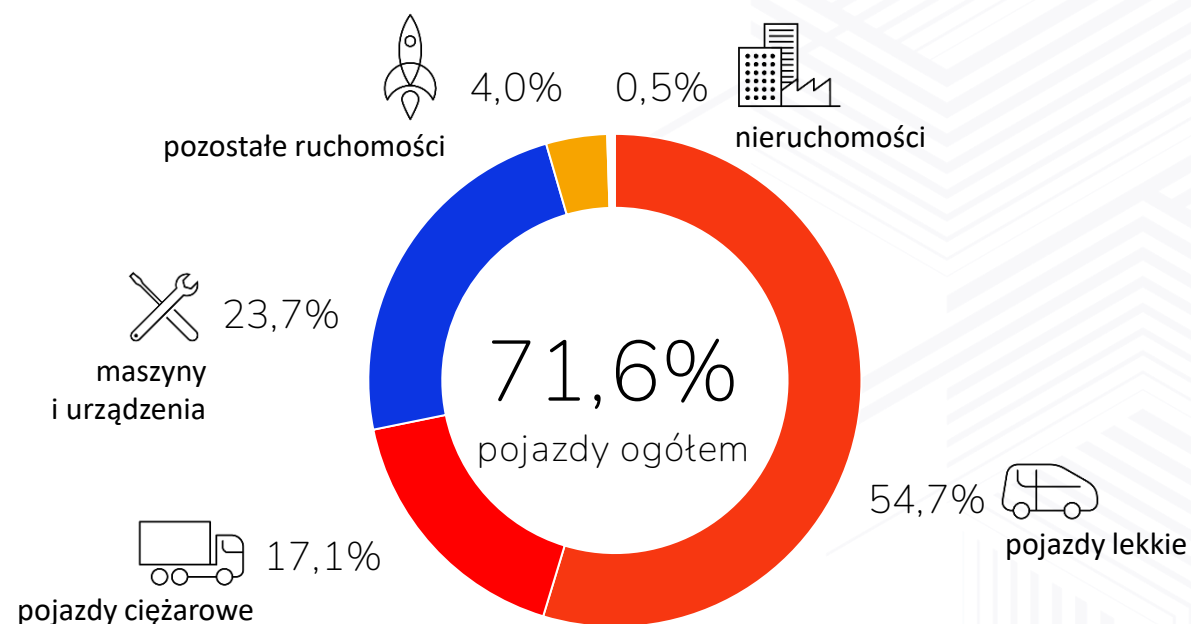
Łącznie aktywa finansowane przez firmy leasingowe

Struktura finansowania przedmiotów 2023 vs. 2024

2023 r. – 100,1 mld zł

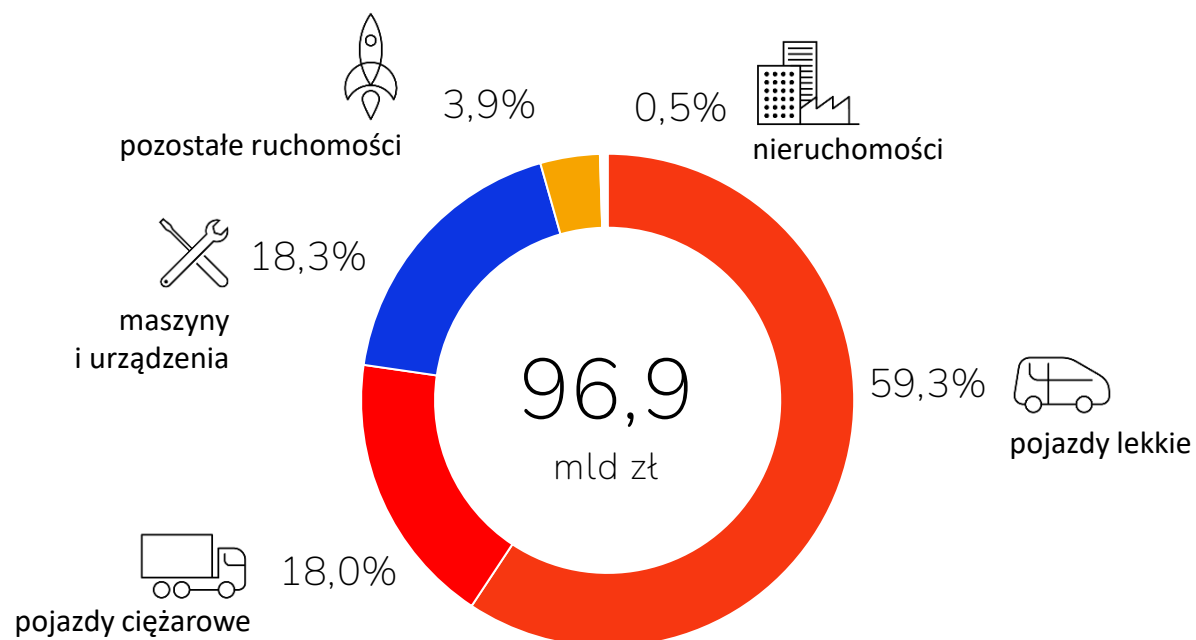


2024 r. – 110,5 mld zł

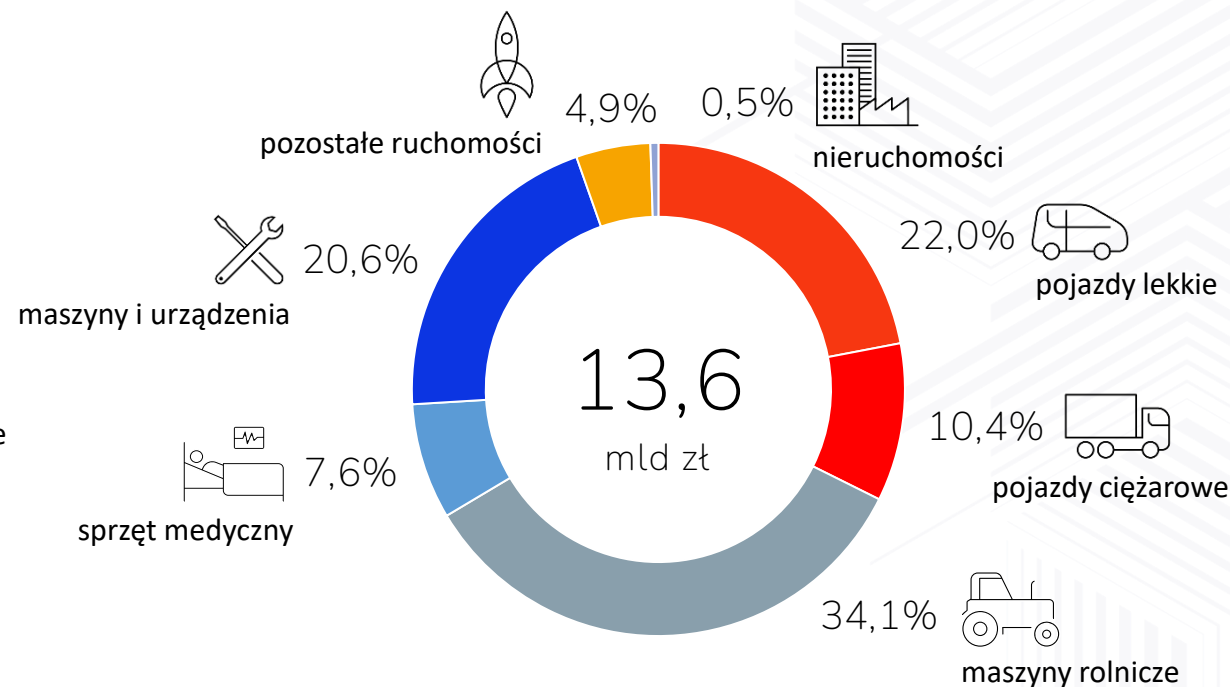


Aktywa finansowane leasingiem i pożyczką inwestycyjną

Struktura leasing

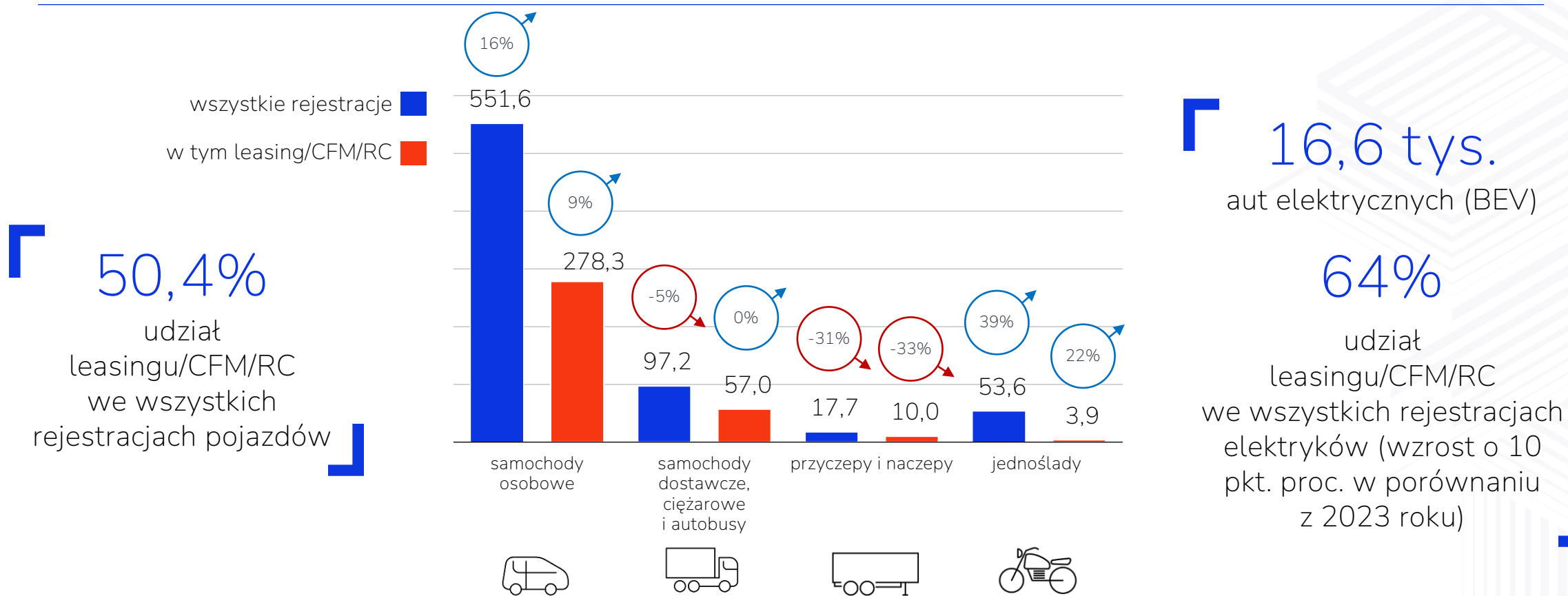


Struktura pożyczka



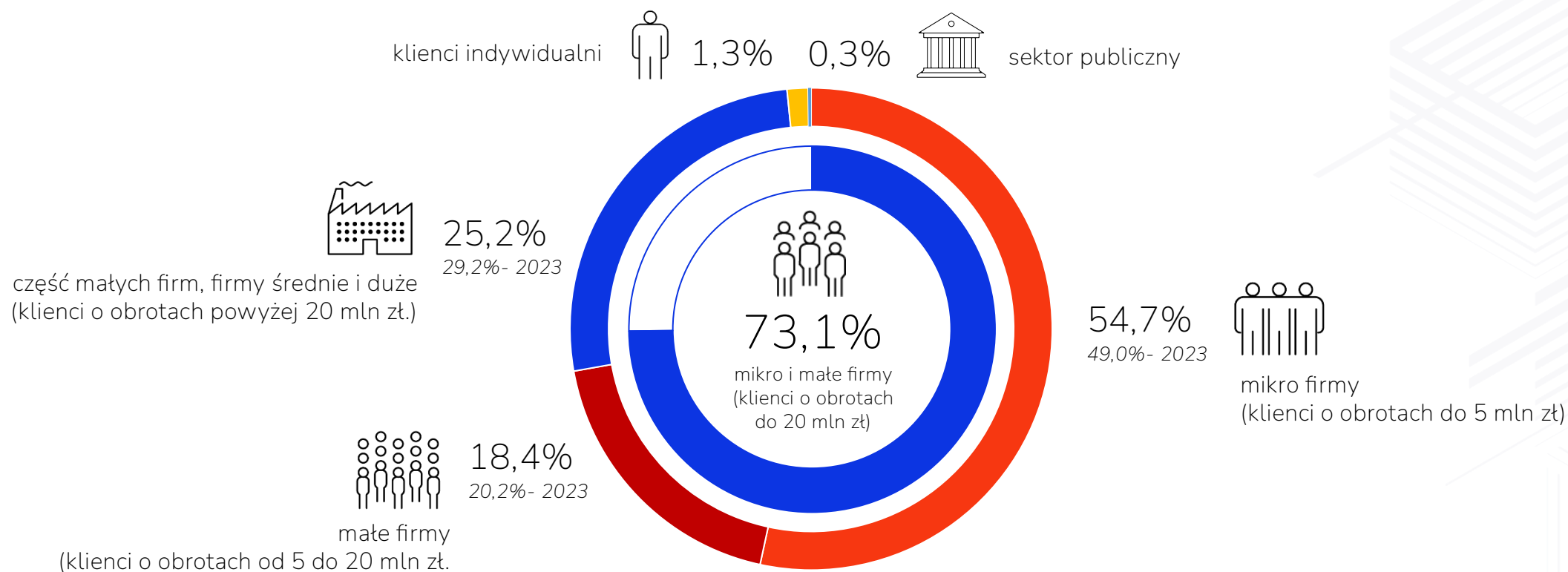
Pierwsze rejestracje nowych pojazdów w 2024 r.

W tys. sztuk, zmiana r/r



Struktura klientów firm leasingowych

Szacunkowa struktura klientów firm leasingowych



Finansowanie inwestycji – leasing vs kredyt inwestycyjny – rynek ruchomości

Całkowita wartość aktywnego portfela branży leasingowej

2023

201,15 mld zł

2024

217,79 mld zł

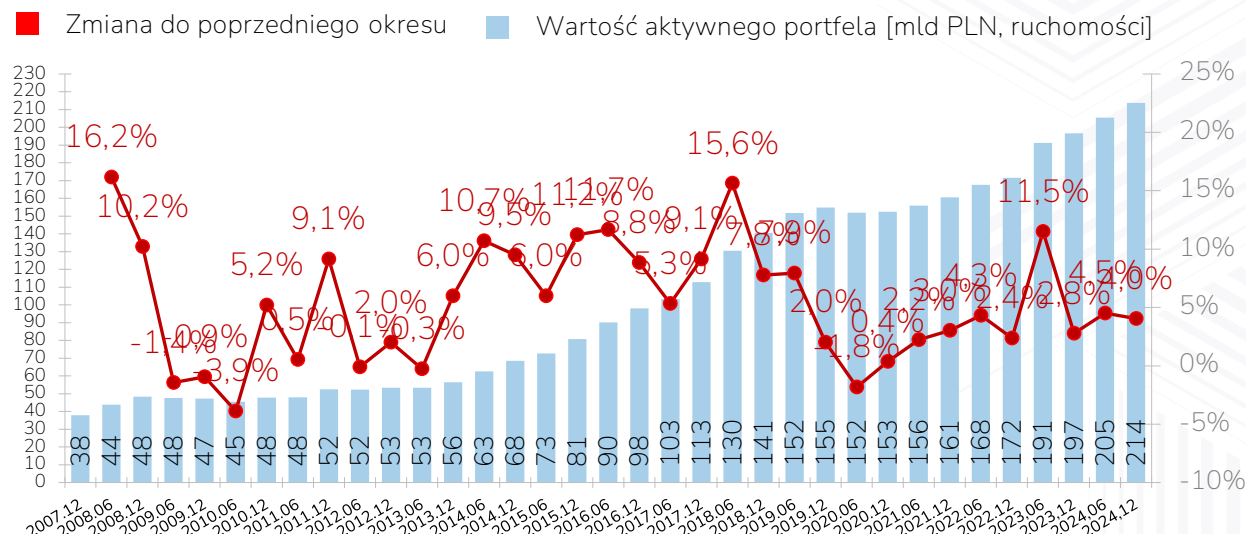
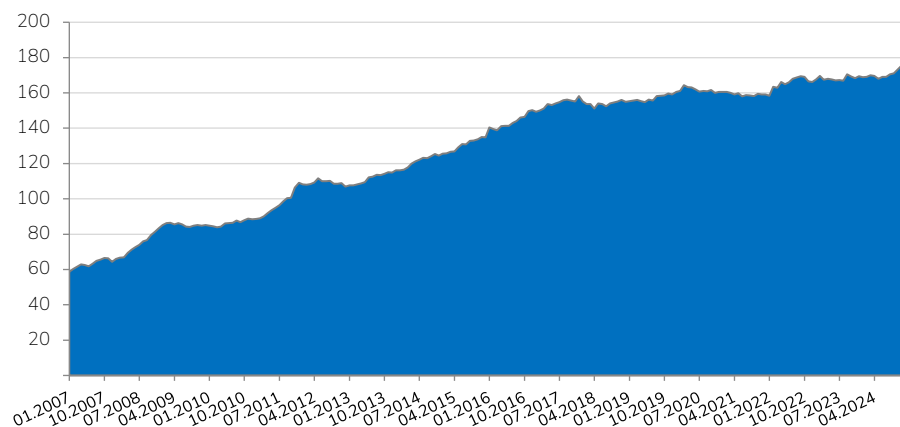
dynamika wzrostu

+8% (r/r)

175,8 mld zł

213,8 mld zł

Kredyty inwestycyjne udzielone firmom przez banki [mld PLN, ruchomości]



Główne wnioski

- W 2024 roku branża leasingowa sfinansowała inwestycje przedsiębiorców na poziomie 110,5 mld zł
- Branża leasingowa jest na stabilnej dwucyfrowej ścieżce wzrostu
- Główną siłą napędową są pojazdy lekkie
- Widać pozytywny trend w dynamice finansowania maszyn i urządzeń
- W segmencie maszyn i urządzeń dominuje finansowanie maszyn rolniczych i sprzętu budowlanego
- Kluczowym odbiorcą leasingu są mikro i mali przedsiębiorcy
- W 2025 roku rynek wzrośnie o ponad 13 proc., do ponad 125 mld zł - szacunek

「Napędzamy
gospodarkę」

Wyniki branży wynajmu długoterminowego aut (CFM) i Rent a Car w 2024 roku



Robert Antczak

prezes PZWLP, prezes Arval

Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów (PZWLP)

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





2024 rok

– otoczenie rynkowe i najważniejsze zjawiska



Wolumen sprzedaży aut w Polsce osiągnął niemalże poziom sprzed Covidu (z 2019 r.):

- Dane na koniec 2024 roku potwierdziły wcześniejsze, wstępne prognozy, dotyczące powrotu do dobrej kondycji rynku motoryzacyjnego w Polsce. Sprzedaż nowych aut w salonach była najwyższa od pięciu lat (łącznie 551,5 tys. aut osobowych).
- Dynamika sprzedaży nowych samochodów osobowych w Polsce była na poziomie 16,1% r/r i takie tempo wzrostu pozwoliło naszemu krajowi zająć pierwsze miejsce w całej Unii Europejskiej pod tym względem. Za nami na podium pod kątem dynamiki rynku uplasowały się kolejno Bułgaria (13,8%) oraz Węgry (12,9%).
- Sprzedaż aut w Polsce rosła w każdym segmencie klientów, ale najszybszy wzrost został odnotowany wśród klientów indywidualnych i to oni w największym stopniu wypracowali dobre wyniki polskiego rynku.

Niemalże wyrównany poziom sprzedaży aut w Polsce sprzed Covidu z 2019 r.

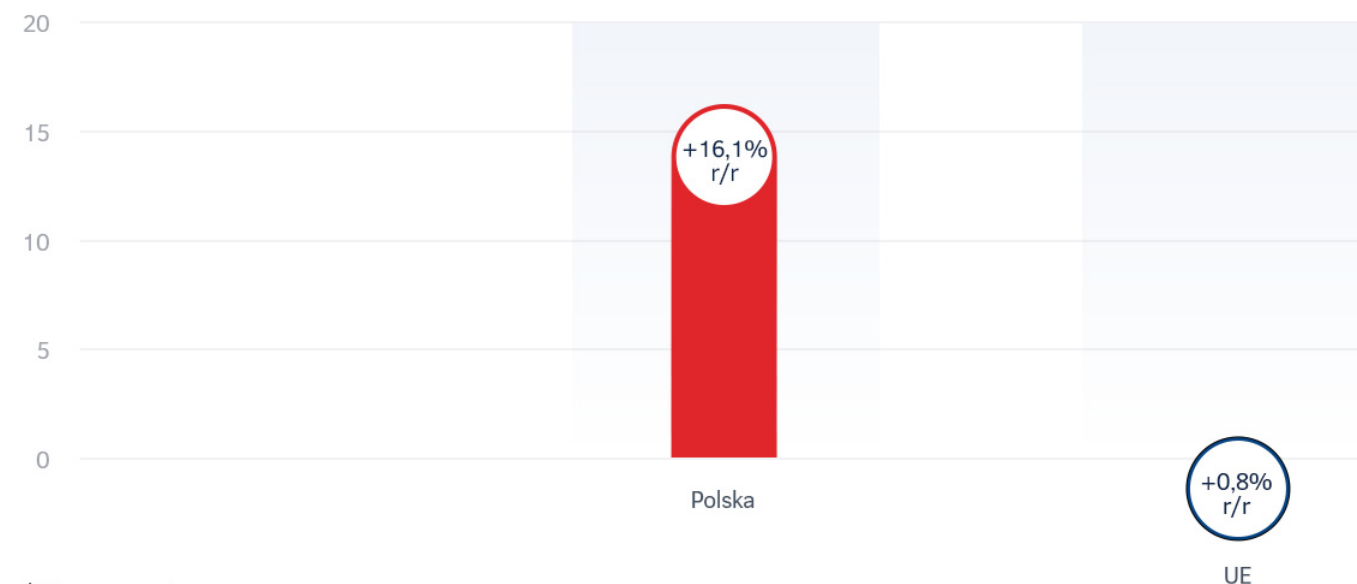
/ 01

4 tysiące aut osobowych, tylko tyle dzieliło w minionym roku polski rynek motoryzacyjny od wyrównania poziomu sprzedaży nowych samochodów sprzed Covidu w 2019 roku. Salony w naszym kraju opuściło 551,5 tys. nowych aut osobowych, aż o 16,1% więcej niż rok wcześniej.

/ 02

Polska znalazła się na pierwszym miejscu w całej Unii Europejskiej pod względem dynamiki sprzedaży, za nami na podium znalazły się jeszcze Bułgaria (wzrost o 13,8%) oraz Węgry (12,9%). Średni wzrost sprzedaży nowych samochodów osobowych w UE wyniósł w zeszłym roku jedynie 0,8%.

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



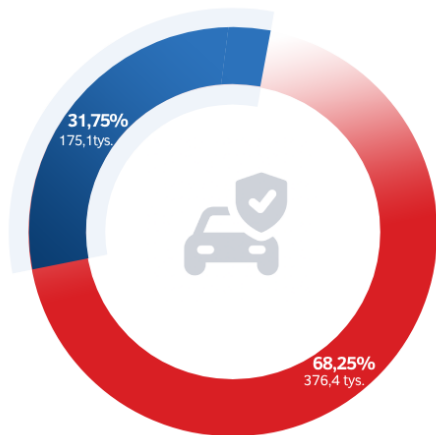
/ 03

Za większość sprzedaży nowych aut osobowych w Polsce odpowiadają wciąż firmy i przedsiębiorcy, którzy nabyli 68,25% wszystkich sprzedanych aut. Ale, udział firm w sprzedaży zmniejszył się w 2024 r. w stosunku do roku poprzedniego o 4,25 p.p. Wszystko za sprawą znacznie szybciej rosnącej w zeszłym roku sprzedaży do klientów indywidualnych, aniżeli firmowych.

/ 04

Dynamika sprzedaży nowych samochodów do osób prywatnych osiągnęła w 2024 roku w Polsce bardzo rzadko spotykaną wartość 34,1% (vs. 9,3% do firm), co jest bardzo pozytywnym zaskoczeniem. Tak wysoka wartość to efekt przede wszystkim polityki rabatowej producentów i dealerów skierowanej do tego segmentu rynku.

Sprzedaż nowych samochodów osobowych w Polsce w 2024 roku

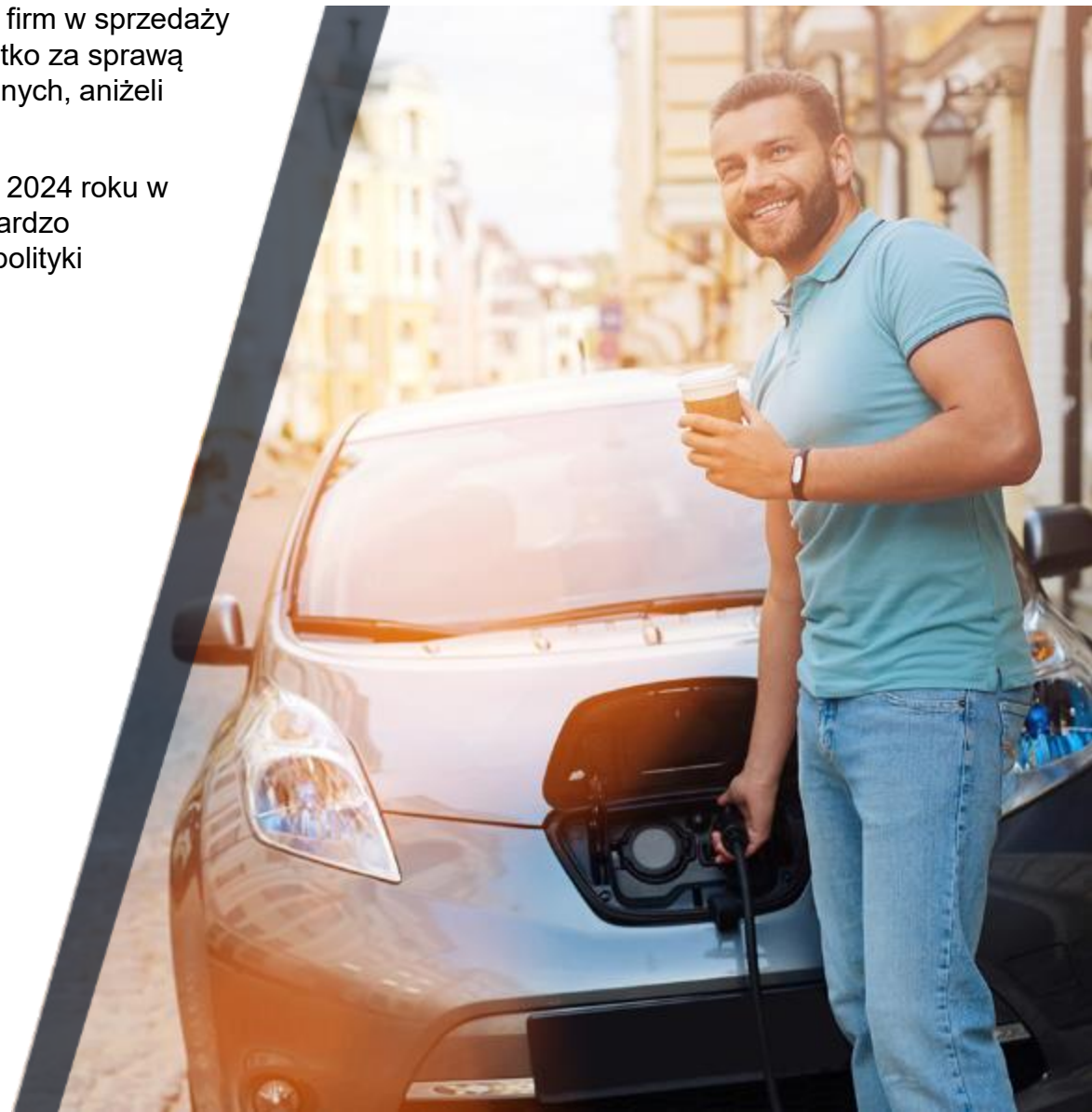


Osoby prywatne (klienci indywidualni)

31,75% ↑ +4,25% r/r

Firmy (klienci instytucjonalni)

68,25% ↓ -4,25% r/r



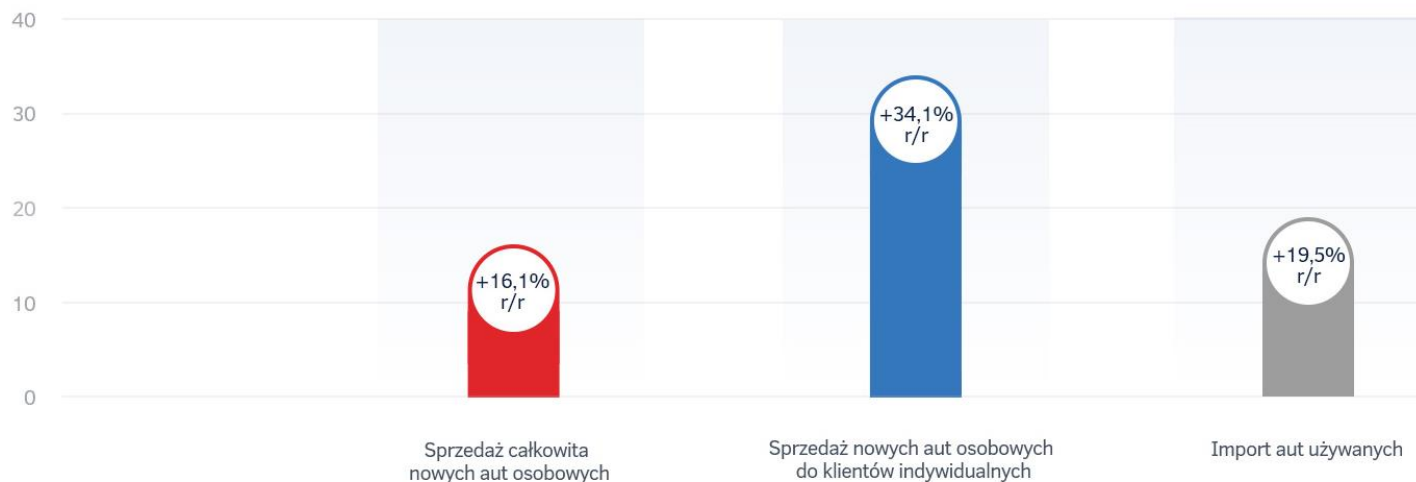
/ 05

Osoby prywatne odpowiadają za zdecydowaną większość importu do Polski aut używanych zza granicy i w 2024 roku, pomimo że import tego pojazdów urósł aż o 19,5% w porównaniu z rokiem poprzednim, to sprzedaż aut nowych do klientów indywidualnych, a więc zainteresowanie zakupem samochodów fabrycznie nowych, rosło jednak jeszcze znacznie szybciej.

/ 06

Do Polski w zeszłym roku sprowadzono zza granicy łącznie 880 tys. aut używanych.

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



Sprzedaż całkowita nowych aut osobowych

Sprzedaż nowych aut osobowych do klientów indywidualnych

Import aut używanych



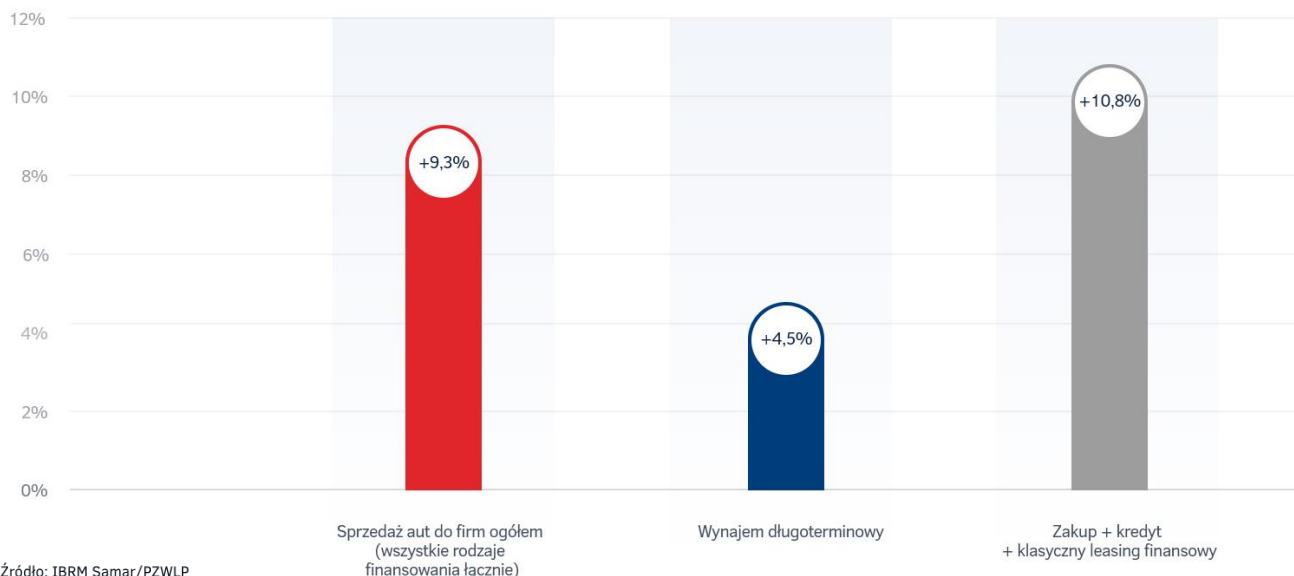
/ 07

W minionym roku firmy i przedsiębiorcy nabyli w naszym kraju łącznie ponad 376 tys. nowych aut osobowych, o 9,3% więcej w porównaniu z poprzednim rokiem. Biorąc pod uwagę wolumen tego wzrostu, firmy nabyły o 32 tys. samochodów więcej r/r i tutaj znowu pozytywne zaskoczenie jeśli chodzi o klientów indywidualnych, w przypadku których nie tylko tempo wzrostu (34,1% vs 9,3%), ale i sam wolumen wzrostu sprzedaży był większy niż w przypadku firm, gdyż wyniósł aż ponad 44 tys. samochodów (wobec 32 tys. w przypadku firm).

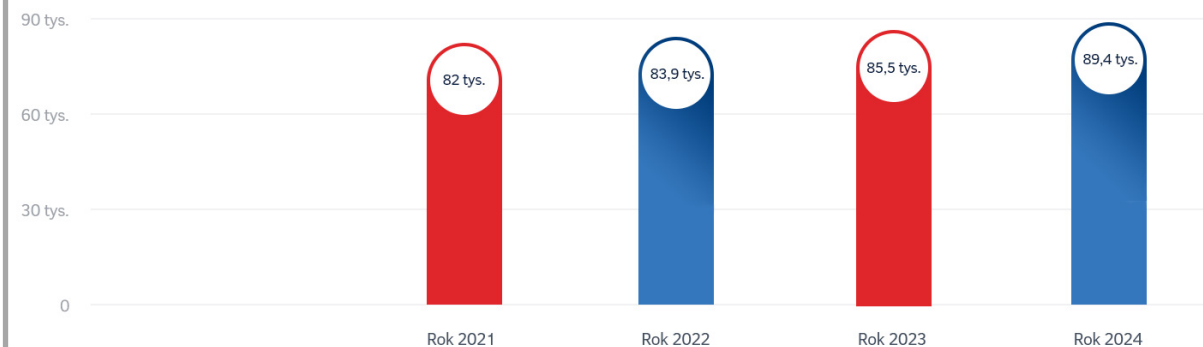
/ 08

Zgodnie z danymi PZWLP na podstawie informacji zbieranych od firm skupionych w organizacji, w 2024 roku na potrzeby wynajmu długoterminowego nabyto o 4,5% więcej nowych samochodów osobowych niż w roku wcześniejszym, łącznie 89,4 tys. aut. Wolumen aut nabywanych w wynajmie długoterminowym jest w ostatnich latach stabilny, nie podlega znacznym wahaniom, co odróżnia go na tle rynku i konsekwentnie rośnie. W przypadku konkurencyjnych rodzajów finansowania aut przez firmy i przedsiębiorców, a więc kredytu, klasycznego leasingu finansowego i zakupu ze środków własnych liczonych razem, odnotowany został wzrost sprzedaży na poziomie 10,8% r/r.

Dynamika sprzedaży nowych aut osobowych do firm w Polsce (w podziale na różne rodzaje finansowania)
2024 r. vs 2023 r.



Poziom sprzedaży nowych aut osobowych w wynajmie długoterminowym w latach 2021 – 2024





Rok 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 grudnia 2024 to blisko 276 tys. samochodów.
- Klienci stawiają na maksymalną prostotę i wygodę związaną z autami – ponad 9 na 10 samochodów w wynajmie długoterminowym w Polsce znajduje się w usłudze Full Serwis Leasing.
- Najpopularniejsze samochody w wynajmie długoterminowym (stan na koniec grudnia 2024):
 - Skoda Octavia
 - Toyota Corolla
 - Kia Ceed



Prawie 276 tys. aut w wynajmie długoterminowym i ponad 20 tys. w wynajmie krótko- i średnioterminowym w PZWLP na koniec grudnia 2024 r. Rośnie siła organizacji.

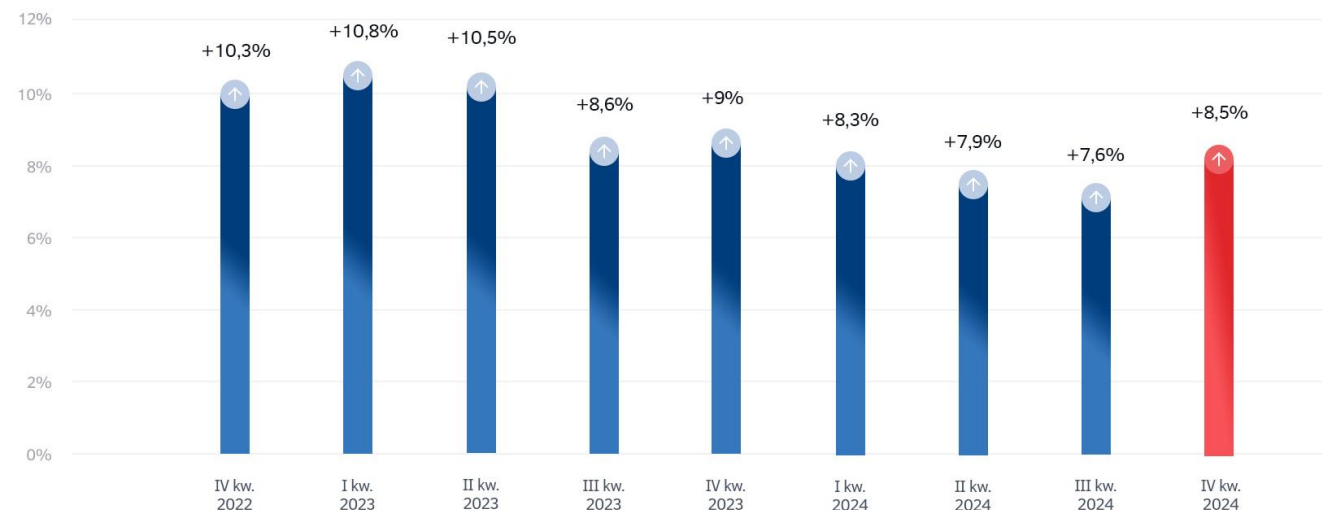
Wynajem długoterminowy notuje dobrą dynamikę rozwoju – wzrost o 8,5% w 2024 r.

- Pod względem najważniejszego dla wynajmu długoterminowego wskaźnika, a więc łącznej liczby samochodów znajdujących się w tej usłudze, zgodnie z danymi PZWLP rynek ten urósł w 2024 roku o 8,5% r/r. Miniony rok był jednak wymagający i trudny dla branży.
- Osiągnięte tempo rozwoju jest zadowalające, ale oczekiwania branży były większe. Pomimo, że coraz większa liczba mikro i małych przedsiębiorców korzysta już w naszym kraju z finansowania swoich samochodów wynajmem, to głównym filarem naszej branży pozostają wciąż duże firmy.
- Główny motor napędowy branży wynajmu długoterminowego w Polsce, a więc duże firmy, pracował w zeszłym roku na niższych obrotach i wzrost w tym segmencie klientów był niewielki, co rzutowało na sytuację całej branży. Lepszą, bardziej zadowalającą dynamikę sprzedaży obserwowaliśmy w sektorze mikro i małych firm.
- **Jednak, rynek wynajmu długoterminowego w Polsce, niezależnie od sytuacji gospodarczej, konsekwentnie każdego roku rośnie** i wynajem długoterminowy jest jedną z kluczowych, najchętniej wykorzystywanych form finansowania samochodów przez firmy i przedsiębiorców w naszym kraju.



Tempo wzrostu r/r branży wynajmu długoterminowego samochodów w Polsce.

Łączna liczba aut w usłudze Full Serwis Leasing



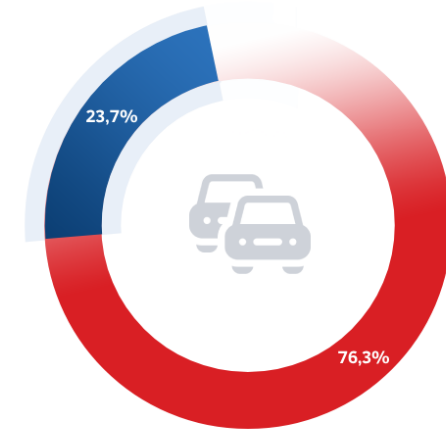
Źródło: PZWLP

Branża utrzymuje pozycję na rynku - blisko co czwarte nowe auto osobowe nabywane przez przedsiębiorców w Polsce w 2024 r. w wynajmie długoterminowym

- W wynajmie długoterminowym znalazł się blisko co czwarty (23,7%) nowy samochód osobowy nabywany przez firmy i przedsiębiorców w Polsce w zeszłym roku.
- Cieszy utrzymanie przez branżę relatywnie wysokiego udziału w sprzedaży aut do firm w Polsce, szczególnie że wolumen tej sprzedaży w minionym roku był duży.
- Branża zakupiła w 2024 roku na potrzeby oferowanych usług 89,4 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 2024 roku



Wynajem długoterminowy

23,7% ↓ -1,1% r/r

Zakup + kredyt + klasyczny leasing finansowy

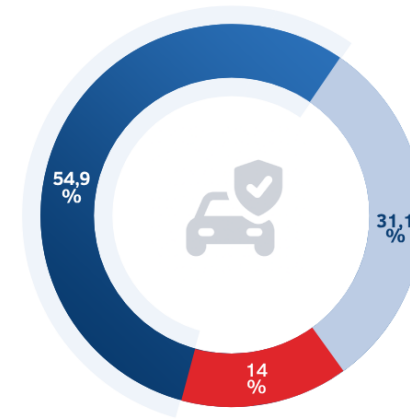
76,3% ↑ +1,1% r/r

Auta nisko- i zeroemisyjne coraz liczniej reprezentowane w wynajmie długoterminowym

- Rok 2024 był już kolejnym, w którym w szybkim tempie postępowała transformacja napędów stosowanych w autach znajdujących się w wynajmie długoterminowym w Polsce. Jednakże, uwypukliła się wyraźna różnica w tym zakresie w stosunku do lat poprzednich.
- Nadal istotnie zmniejszał się udział samochodów z silnikami wysokoprężnymi, ale już nie przede wszystkim dzięki wzrostowi udziału aut benzynowych – jak to miało miejsce do niedawna – a głównie napędów ekologicznych, nisko- i zeroemisyjnych.
- Na koniec grudnia 2024 roku udział aut z napędami ekologicznymi sięgnął już 14%. Wciąż relatywnie niewielki, ale z pewnością już nie marginalny, jak to miało miejsce jeszcze 3-4 lata temu, pozostawał odsetek samochodów w pełni elektrycznych i wynosił na koniec minionego roku 3,4% (o 1,1 p.p. więcej niż rok wcześniej).
- Prognozy dla dalszego rozwoju elektromobilności w Polsce nie są dobre w związku z drugą edycją programu dopłat (obecna nazwa NaszEauto), w której nie jest przewidziane dofinansowanie dla firm i przedsiębiorców (jedynie dla osób prywatnych i JDG). Stanowisko branży w tym zakresie nie zostało uwzględnione w programie NaszEauto.



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



Benzynowy

54,9% ↑ +0,2% r/r

Diesel

31,1% ↓ -2,9% r/r

Ekologiczny (hybrydowy i elektryczny)

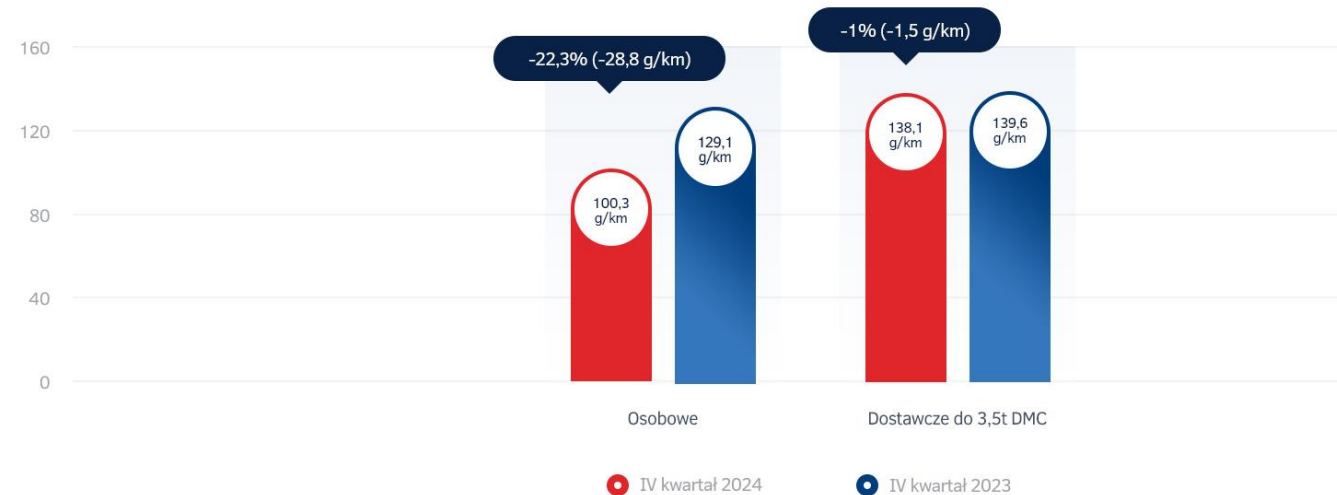
14% ↑ +2,7% r/r

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 czwartym kwartale 2024 roku była niższa o 28,8 g/km i 22,3% niż rok wcześniej i wyniosła jedynie 100,3 g/km.
- Średnia emisja dwutlenku węgla w przypadku aut dostawczych wyniosła 138,1 g/km i była niższa o 1% i 1,5 g/km w stosunku do stanu w porównywalnym okresie roku 2023.
- Relatywnie duży spadek i niski poziom średniej emisji w przypadku aut osobowych to efekt kończącej się pierwszej edycji programu „Mój Elektryk” i kumulacji zamówień w końcówce programu, w celu skorzystania z dopłat.



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

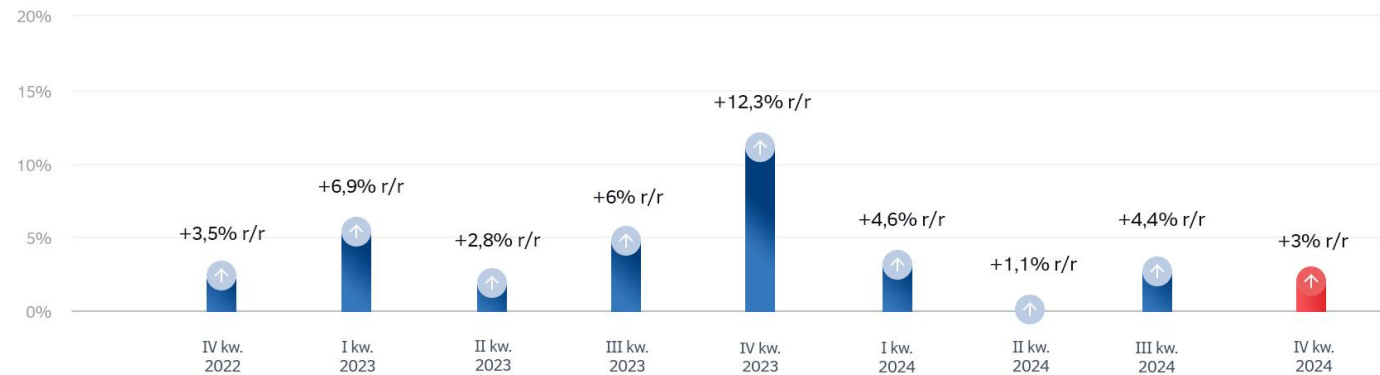


Rok 2024 jednym z trudniejszych i najbardziej wymagających w ostatnich latach dla branży Rent a Car w Polsce

- Zgodnie z danymi PZWLP, branża Rent a Car (wypożyczalnie samochodów) odnotowała na koniec 2024 r. dynamikę wzrostu łącznej floty wynoszącą tylko 3% r/r.
- Dynamika wzrostu rynku Rent a Car na poziomie jedynie 3% 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



Rok 2025

– prognozy i najważniejsze wydarzenia



- Wzrost cen aut, zaostrome normy emisji wobec producentów (dyrektywa CAFE), ofensywa nowych marek – kontynuacja dużych zmian na rynku motoryzacyjnym.
- Szansa na zwiększenie popytu i ożywienie rynku w segmencie dużych firm – poprawa nastrojów, polepszenie otoczenia makroekonomicznego, wpływ funduszy z KPO.
- Bardzo prawdopodobne obniżenie tempa rozwoju elektromobilności w Polsce – wpływ nowego programu dopłat (NaszEauto), uwzględniającego tylko JDG.
- Rok 2025 – jubileusz 20-lecia PZWLP



Dziękujemy

「Napędzamy
gospodarkę」

Wyniki branży leasingowej na tle otoczenia makroekonomicznego



Marcin Nieplowicz
główny ekonomista ZPL i EFL



- 1 ➤ Wyniki rynku leasingu wg głównych segmentów
- 2 ➤ Prognoza wyników branży leasingowej





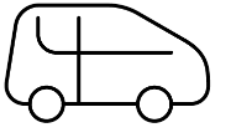
1 ➤ Pojazdy lekkie

2 ➤ Pojazdy ciężarowe

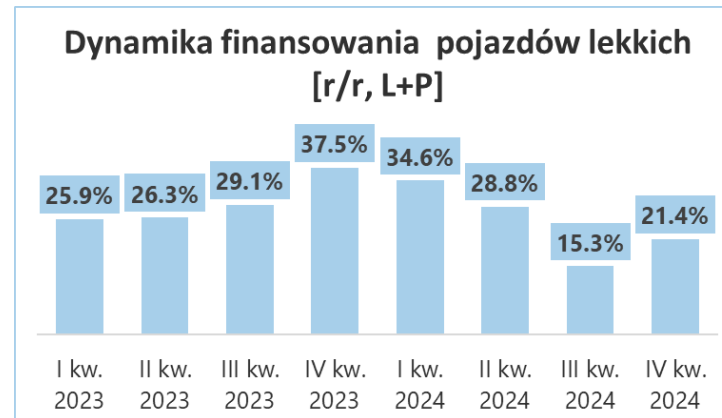
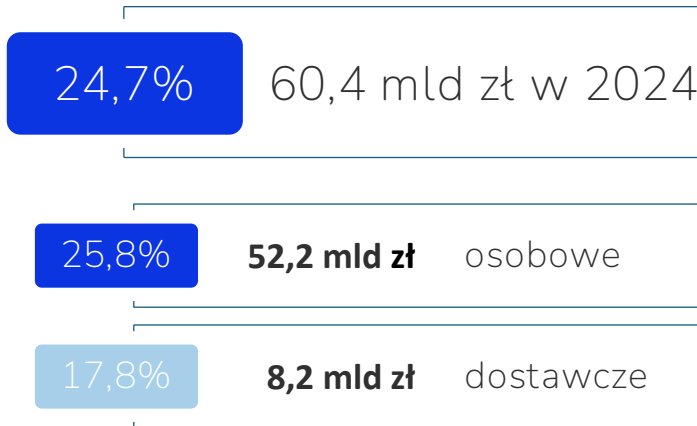
3 ➤ Maszyny



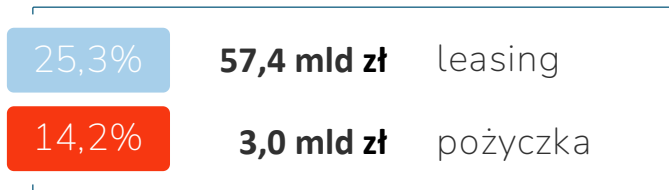
Finansowanie pojazdów lekkich głównym motorem całego rynku leasingu



Finansowanie pojazdów lekkich [zmiana r/r]



Utrzymanie wysokich dynamik dla finansowania OSD w latach 2023-2024. Wciąż dynamiczny wzrost liczby transakcji w 2024 r., przy mniejszym już wzroście dla średniej wartości transakcji.



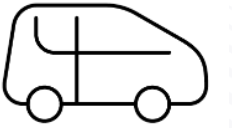
Liczba transakcji [r/r]

20,1% I-IV kw. 2024

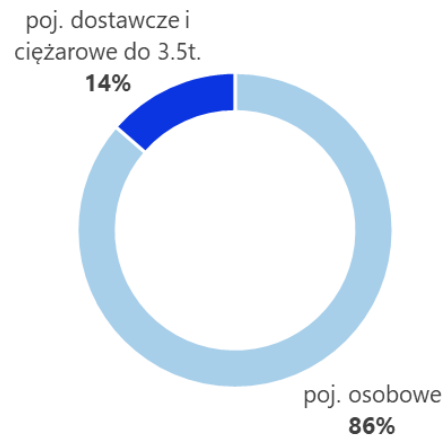
Średnia wartość transakcji [r/r]

3,8% 149 tys. zł I-IV kw. 2024

Struktura finansowania pojazdów lekkich w 2024r.

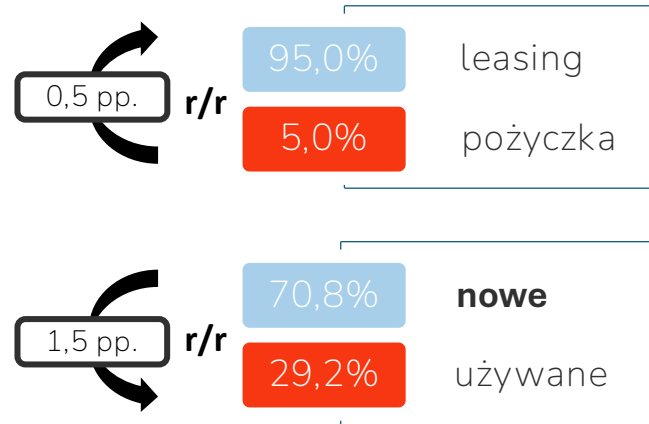


Struktura przedmiotowa OSD



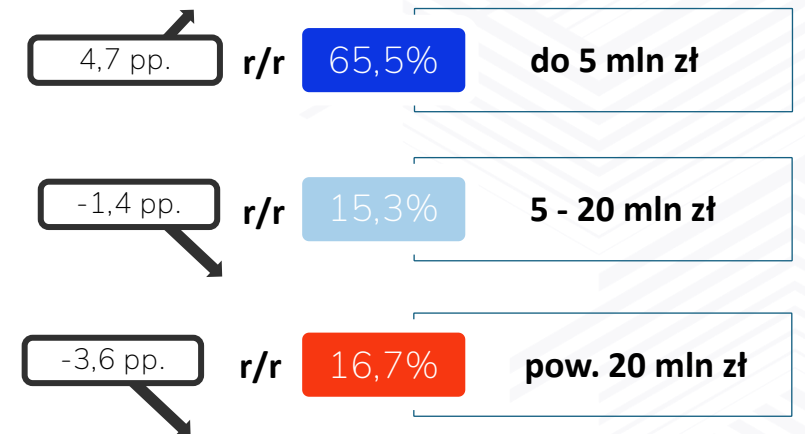
Dominują pojazdy osobowe.

Struktura finansowania OSD



Dominuje leasing; znaczny udział używanego sprzętu.

Struktura rynku wg rocznych obrotów klienta

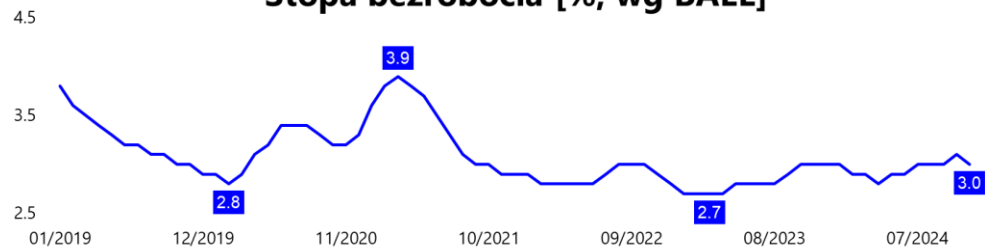


Pojazdy lekkie w największym stopniu finansują najmniejsze firmy.

W gospodarce działa pro konsumencki zestaw makro

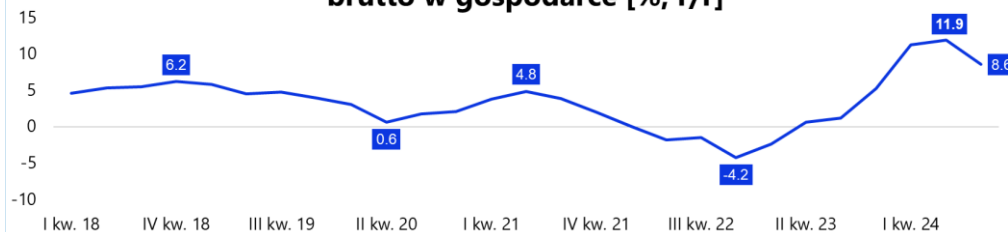
Utrzymuje się bardzo niska stopa bezrobocia

Stopa bezrobocia [% , wg BAEL]



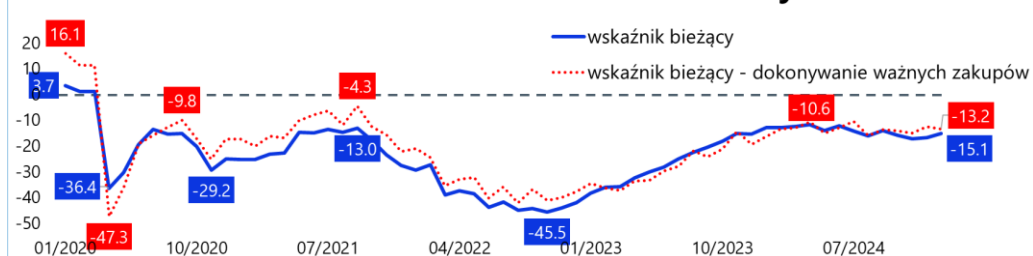
Realne płace w gospodarce wciąż rosną szybko

Realny wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w gospodarce [% , r/r]



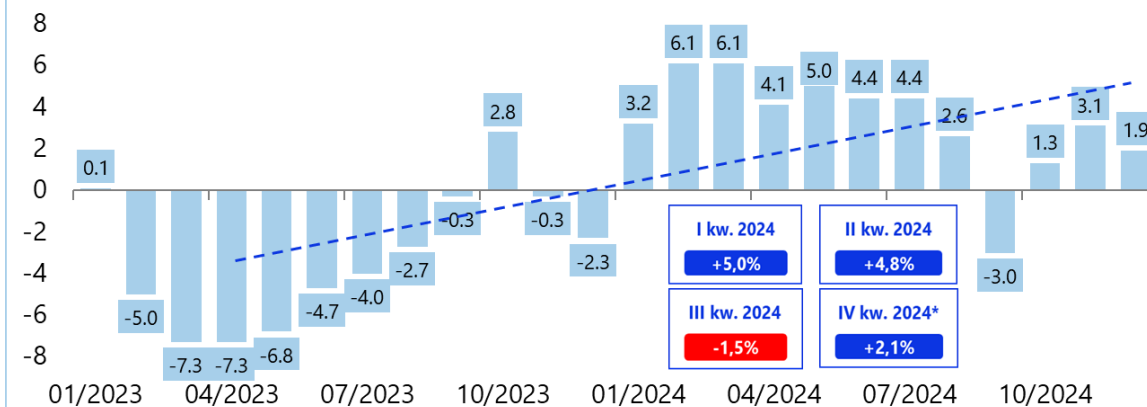
Stabilizują się nastroje konsumentów

Wskaźnik ufności konsumenckiej

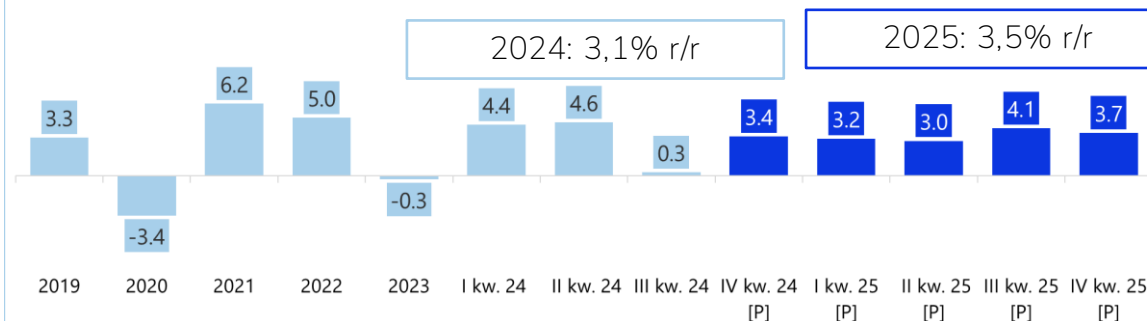


Dzięki czemu wydatki konsumentów stały się głównym motorem ożywienia, pomimo wpadki za III kw. 2024. I to się utrzyma w 2025.

Sprzedaż detaliczna towarów [% , r/r, ceny stałe]



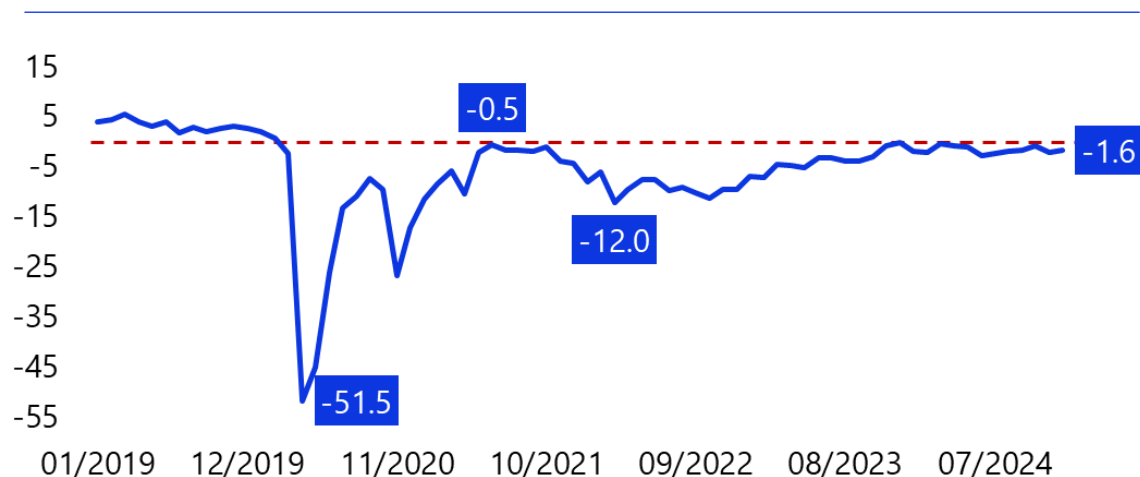
Konsumpcja prywatna [% , r/r]



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.

Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury
w handlu detalicznym



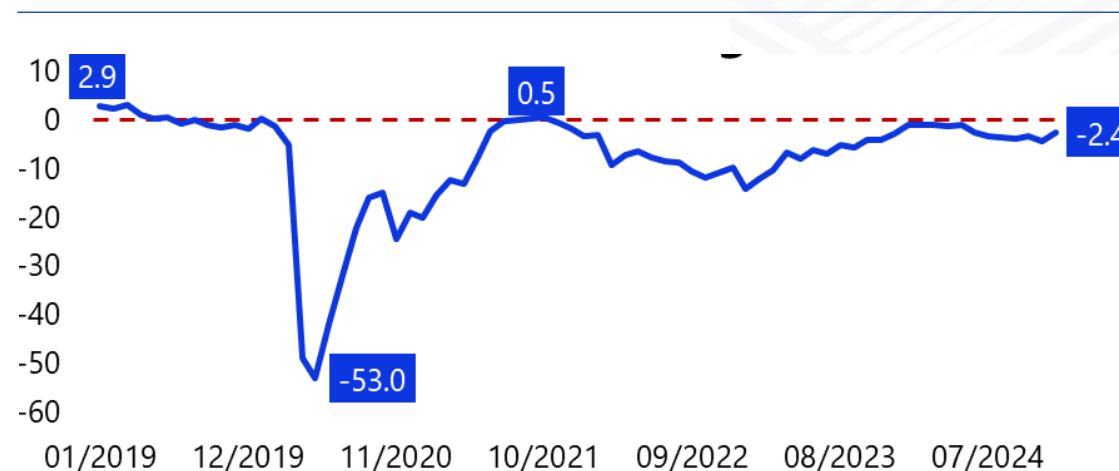
Ostatni odczyt: 12/2024

-1,6 p.

+0,4 p. m/m

Źródło: GUS

Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury
w sektorze usług



Ostatni odczyt: 12/2024

-2,4 p.

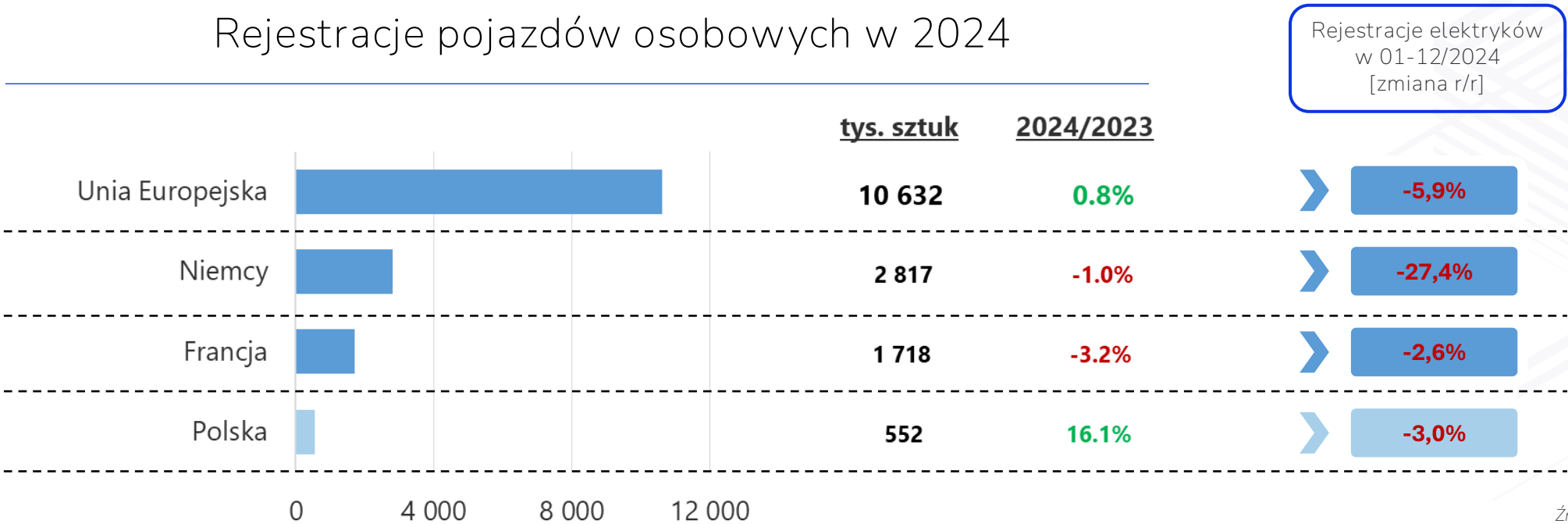
+2,0 p. m/m

Źródło: Komisja Europejska

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

Europejska motoryzacja na zakręcie

Nie ma już problemów z terminową produkcją i dostarczeniem nowych aut. Coraz więcej wątpliwości budzi dalszy rozwój elektromobilności. Dużym obciążeniem staje się geopolityka w postaci możliwych taryf celnych na samochody produkowane w UE i eksportowane do USA.



W całym 2024 roku zarejestrowano w UE 10 632 tys. nowych aut osobowych. To o 22% mniej niż średnio w latach 2017-2019. Rejestracje aut w Polsce o 1,4% powyżej średniego poziomu z lat 2018-2019.



1 ➤ Pojazdy lekkie

2 ➤ Pojazdy ciężarowe

3 ➤ Maszyny

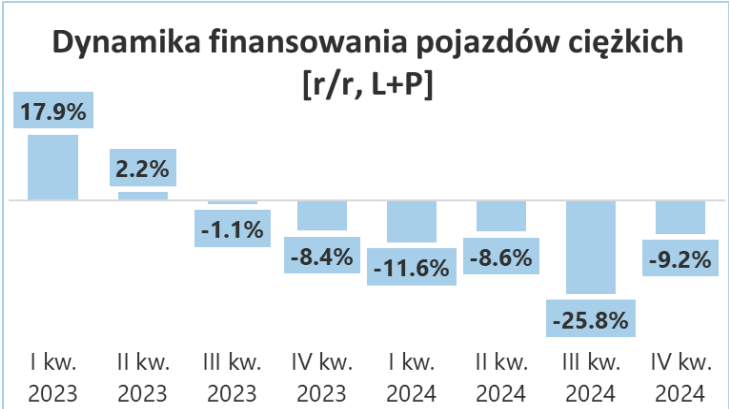


Finansowanie pojazdów ciężkich od pięciu kwartałów jest na wyraźnym minusie



Finansowanie pojazdów ciężkich [zmiana r/r]

-13,7%	18,8 mld zł w 2024	
8,0%	4,9 mld zł	ciężarowe
-25,6%	8,7 mld zł	ciągniki
-22,2%	3,7 mld zł	przyczepy
68,9%	1,6 mld zł	autobusy
12,3%	17,4 mld zł	leasing
28,5%	1,4 mld zł	pożyczka



Stagnacja gospodarcza w strefie euro z recesją w przemyśle, hamujący eksport z Polski i trudna sytuacja finansowa firm transportowych przełożyły się na słabe wyniki finansowania w sektorze TRK.

Liczba transakcji [r/r]

-8,1% I-IV kw. 2024

Średnia wartość transakcji [r/r]

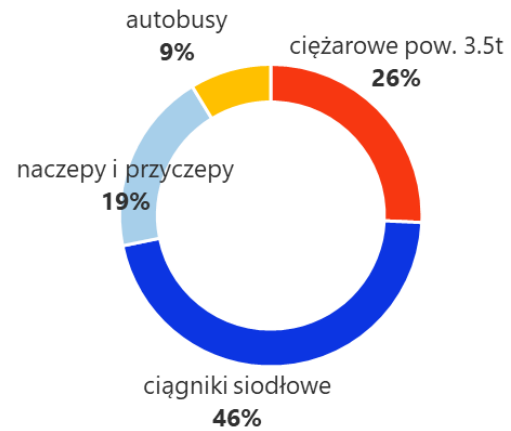
-6,2% 275 tys. zł I-IV kw. 2024

* Dane dla łącznego finansowania pojazdów ciężkich leasingiem i pożyczką

Struktura finansowania pojazdów ciężkich w 2024r.

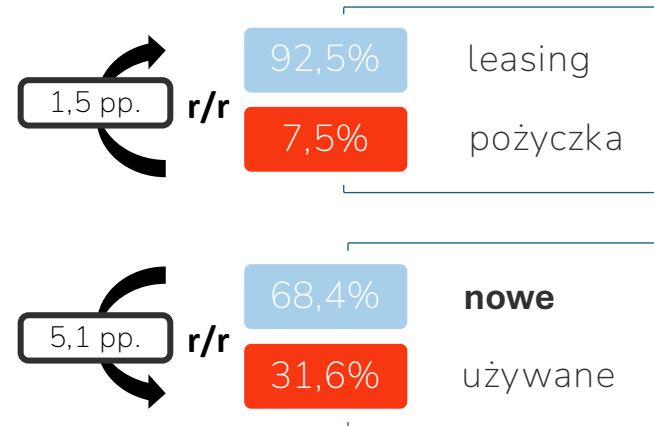


Struktura przedmiotowa TRK



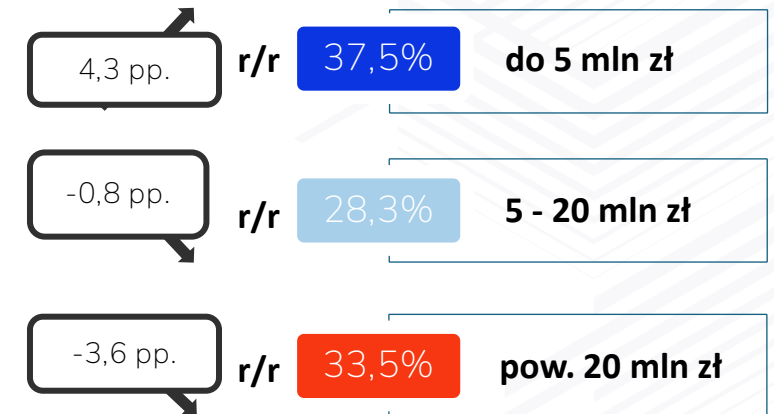
Dominują kategorie pojazdów związanych z transportem drogowym towarów, głównie w obszarze międzynarodowym.

Struktura finansowania TRK



Wzrosło znaczenie leasingu w finansowaniu pojazdów ciężarowych; bardzo wyraźny wzrost udziału używanego sprzętu.

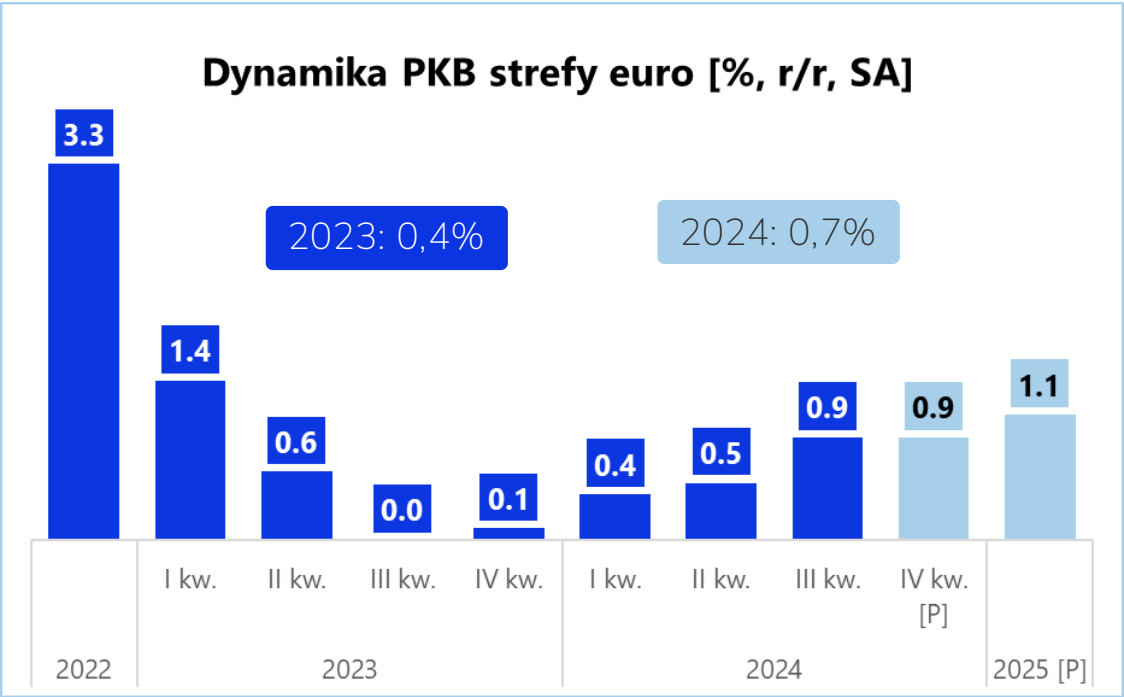
Struktura rynku wg rocznych obrotów klienta



Dosyć zrównoważona struktura rynku wg wielkości klienta. Rynek hamuje najbardziej w obszarze średnich i dużych firm. Istotnie wzrosło znaczenie najmniejszych firm w finansowaniu TRK.

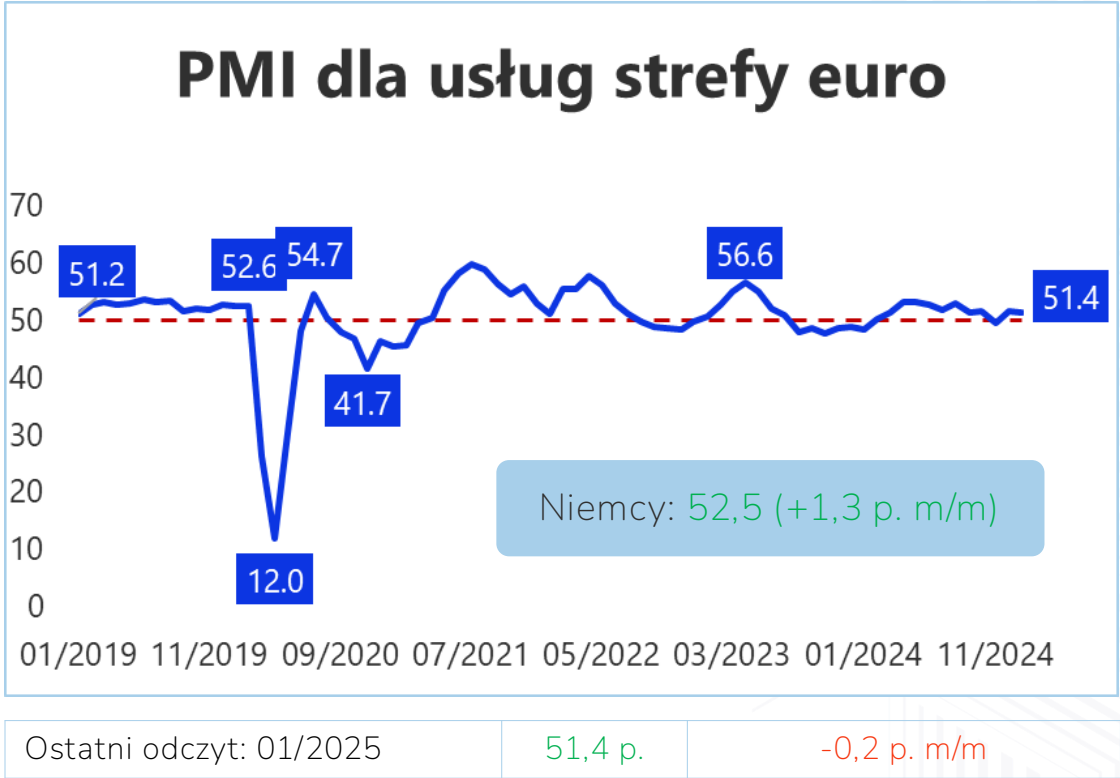
Otoczenie zewnętrzne jest trudne dla polskiej gospodarki. Najgorsze już jednak za nami.

Strefa euro powoli wychodzi ze stagnacji gospodarczej, ale dynamika PKB pozostaje umiarkowana.



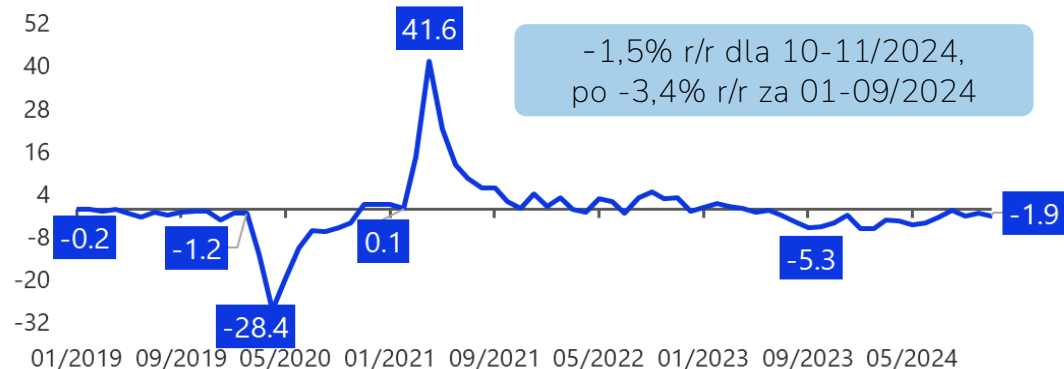
Gospodarka strefy euro nieznacznie odbije w 2025 roku, do ok. 1,1% dla dynamiki PKB wg ostatniej, grudniowej prognozy EBC.

Dobra sytuacja w usługach była kluczowa dla odbicia gospodarki strefy euro w 2024 roku

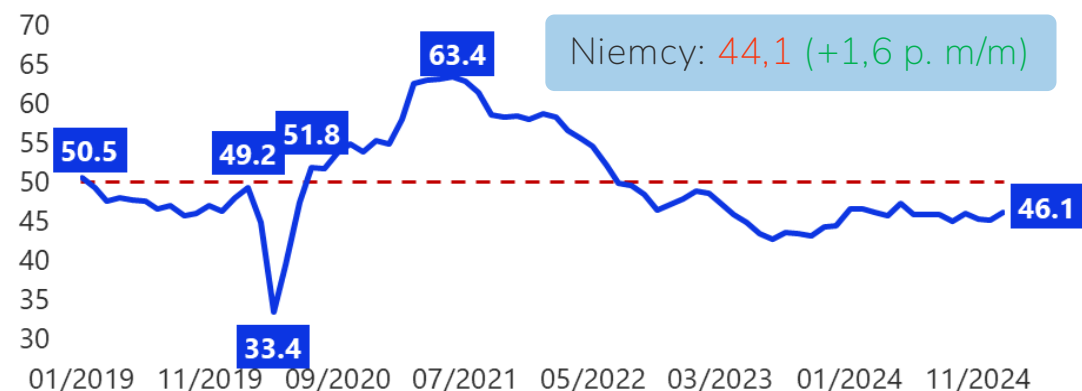


Wciąż trudna jest sytuacja w europejskim przemyśle, a indeksy koniunktury nie wskazują na szybką poprawę. Ale sytuacja zaczyna się już poprawiać w branżach cyklicznych.

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

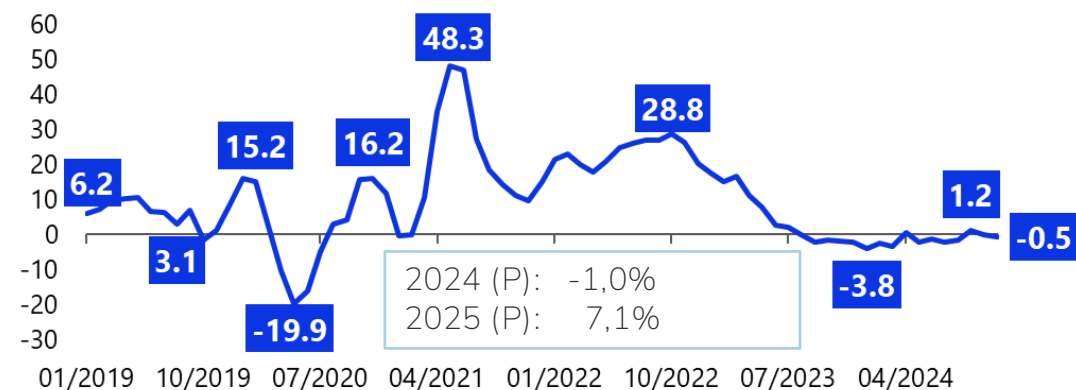


PMI dla przemysłu strefy euro



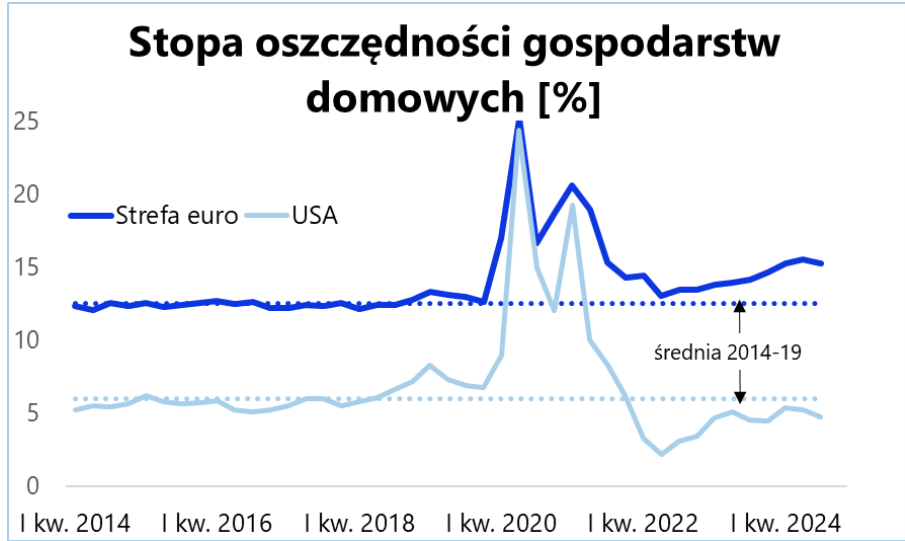
W rezultacie eksport towarów przestał być głównym motorem wzrostu polskiej gospodarki.

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

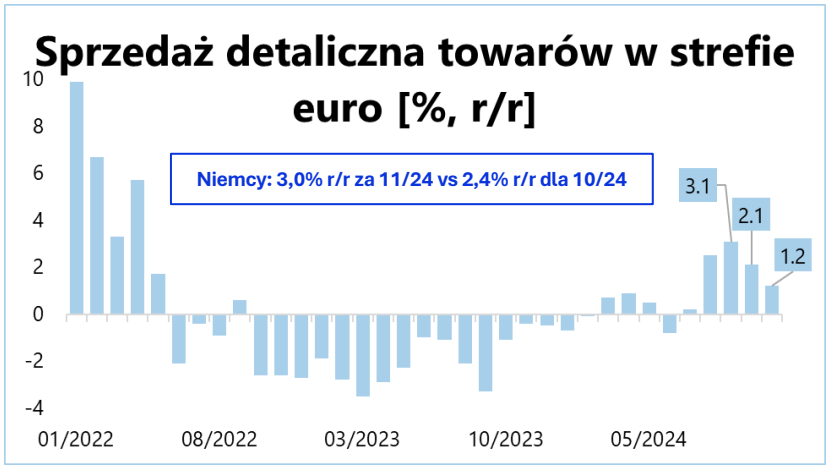
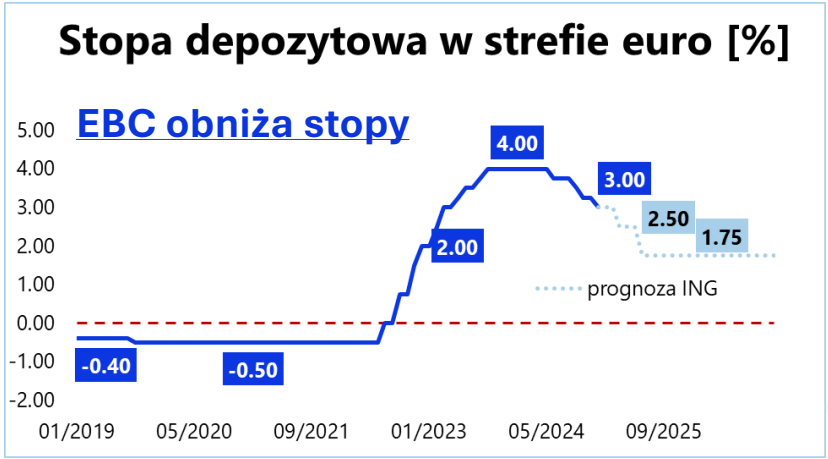


Dynamika eksportu towarów po 3,5% r/r w 2023 roku, wyhamowała do -1,4% za 01-11 2024.

┌ Branże cykliczne w strefie euro już dostały pozytywny impuls ze strony EBC ┐



Europa oszczędza (i jest w stagnacji), a USA odwrotnie (i dość szybko się rozwija)



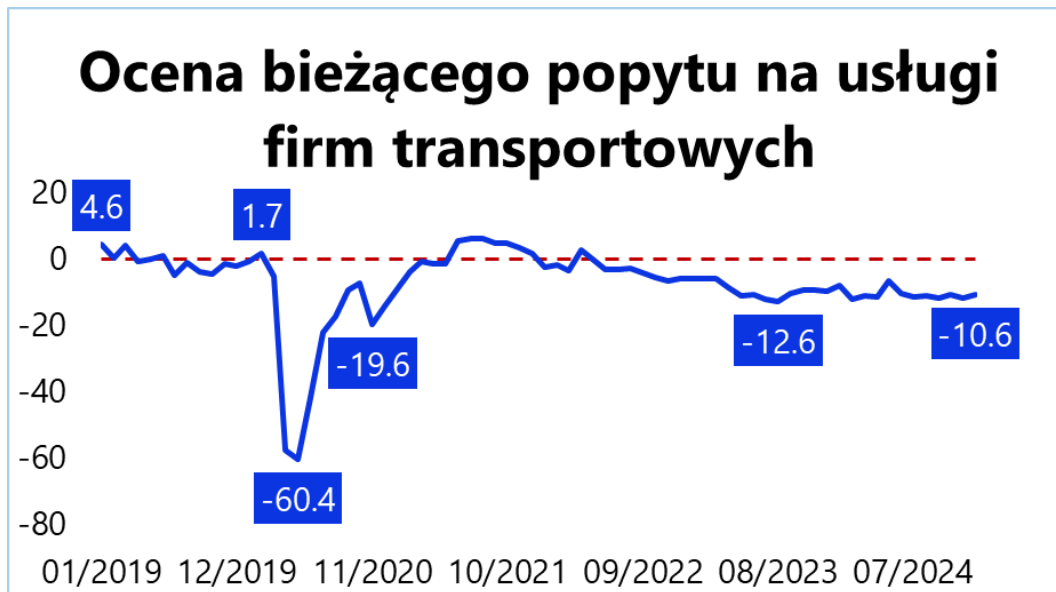
EBC jest w cyklu obniżek stóp procentowych. Decyzje EBC = sygnał dla konsumenta, że drożyzna już się skończyła. Widać już poprawę w branżach cyklicznych, jak budownictwo (wzrost udzielanych kredytów hipotecznych).

Europejski konsument jest w dobrej kondycji i po okresie oszczędzania / zwiększania wydatków na usługi, w końcu kupuje więcej towarów. Dobre wyniki sprzedaży detalicznej za sierpień-listopad w strefie euro (+2,2% r/r) sugerują, że konsumpcja w coraz większym stopniu staje się oparta o towary, a to pomoże europejskiemu przemysłowi.

Ł

Słabsze oceny bieżącego popytu wśród firm transportowych, chociaż wolumen realizowanych usług transportowych pozostał 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.

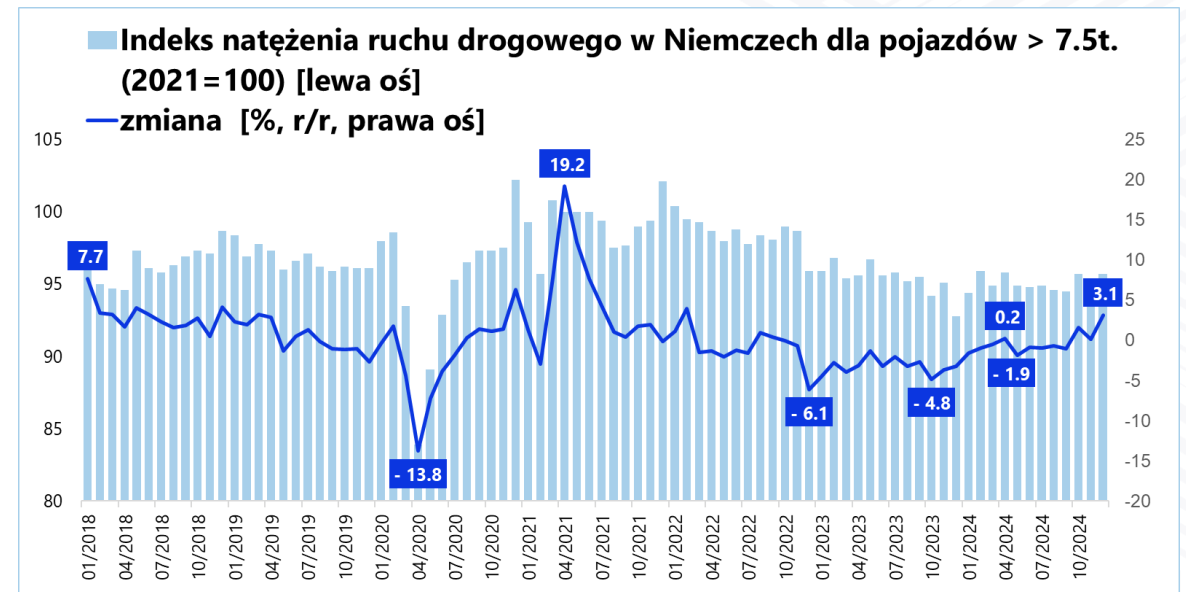


Ostatni odczyt: 12/2024

-10,6 p.

+1,1 p. m/m

Indeks mierzący natężenie ruchu drogowego w Niemczech pokazuje, że w II półroczu 2024 ilość przewożonych ładunków wzrosła o 0,4% r/r [wg TKM], po spadku o -0,9% r/r dla I półrocza 2024 i -3,2% dla 2023.



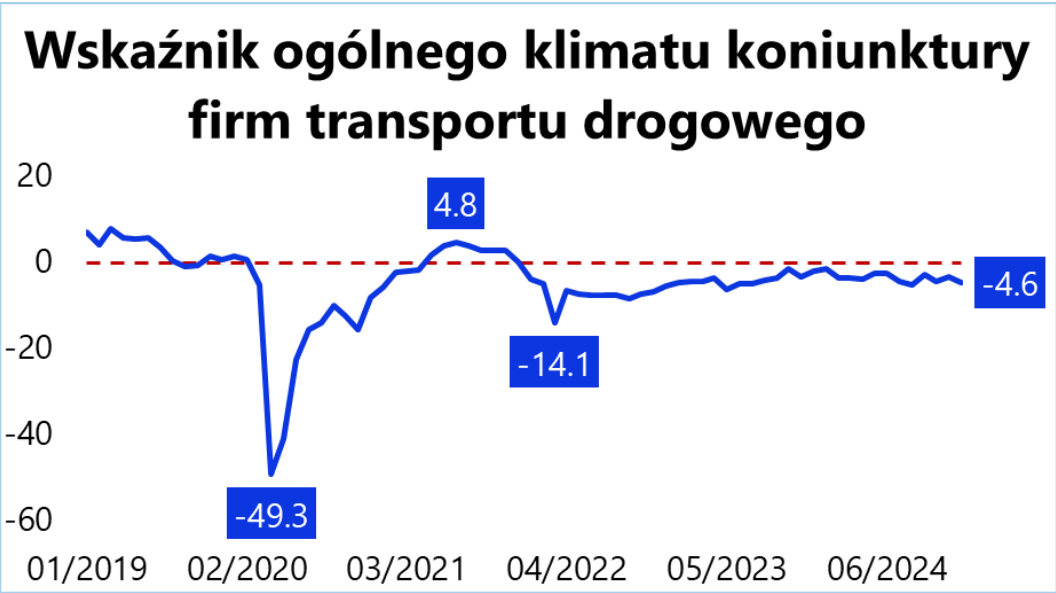
Ostatni odczyt: 12/2024

95,7

vs 95,2 dla 11/2024

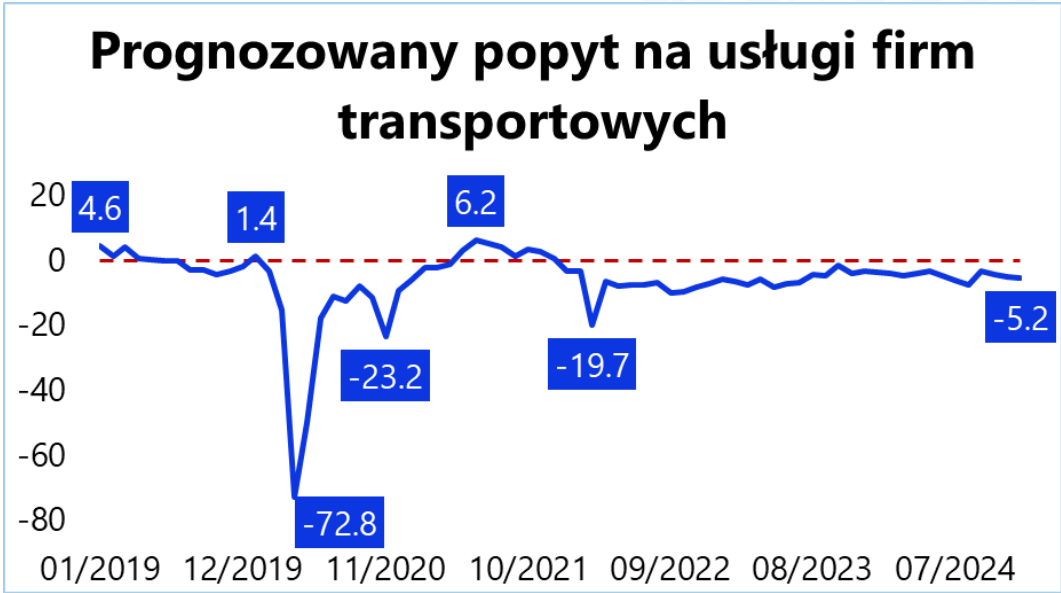
Firmy transportowe generalnie słabo oceniają bieżącą sytuację, ale oceny dla perspektyw branży są znacznie lepsze

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 oraz portfela zamówień (po -10,6 pkt. za 12/2024)



Ostatni odczyt: 12/2024	-4,6 p.	-1,2 p. m/m
-------------------------	---------	-------------

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



Ostatni odczyt: 12/2024	-5,2 p.	-0,2p. m/m
-------------------------	---------	------------



1 ➤ Pojazdy lekkie

2 ➤ Pojazdy ciężarowe

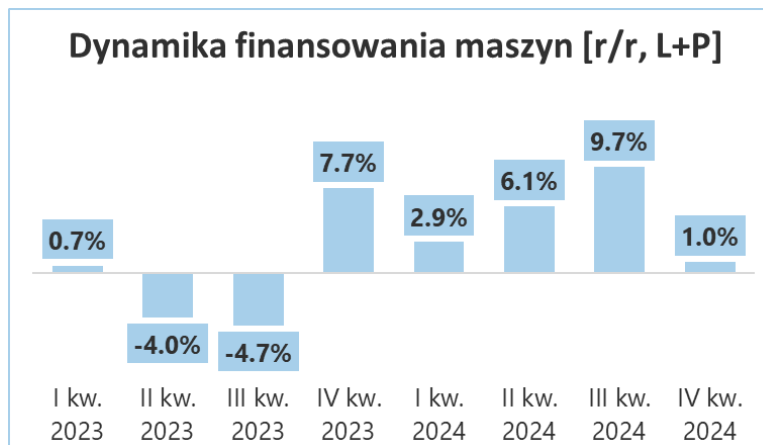
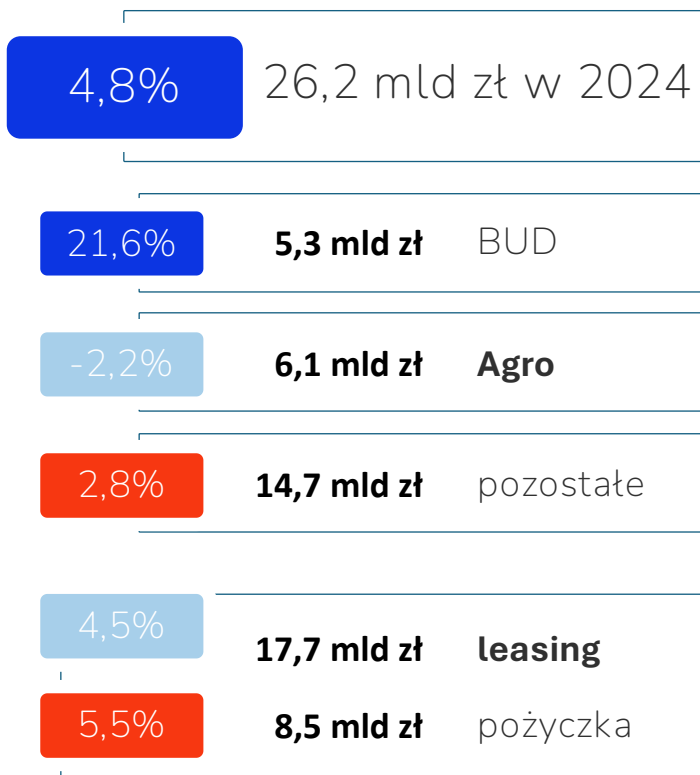
3 ➤ Maszyny



Finansowanie maszyn – w rytm zmian w polskiej gospodarce



Finansowanie maszyn [zmiana r/r]

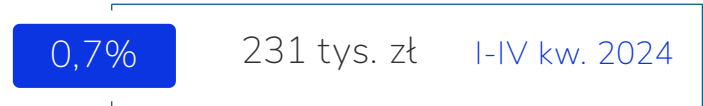


Realne odbicie w finansowaniu maszyn w 2024 roku, zarówno wartościowe, jak i w ujęciu ilościowym. Wyhamowanie sektora MiU w IV kwartale za sprawą spadków w Agro i w maszynach do obróbki metalu, ale też mniejszym wzrostom w maszynach budowlanych.

Liczba transakcji [r/r]



Średnia wartość transakcji [r/r]

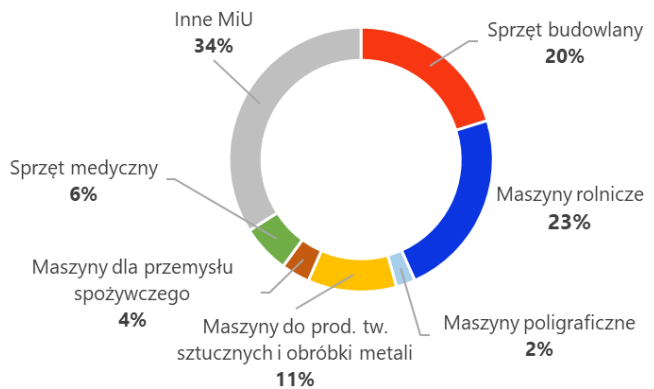


* Dane dla łącznego finansowania maszyn leasingiem i pożyczką

Struktura finansowania maszyn w 2024r.

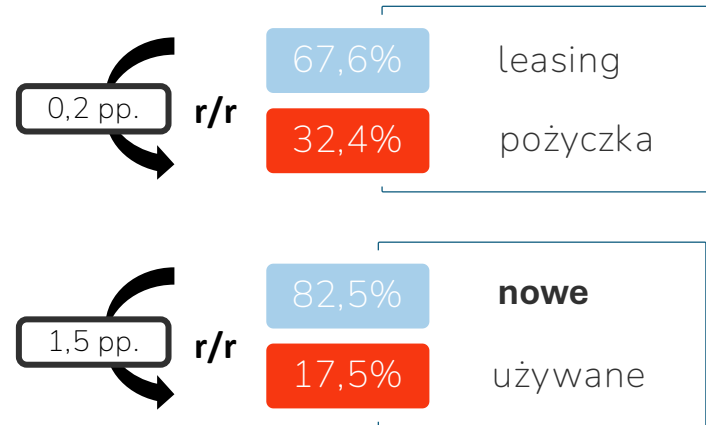


Struktura przedmiotowa maszyn



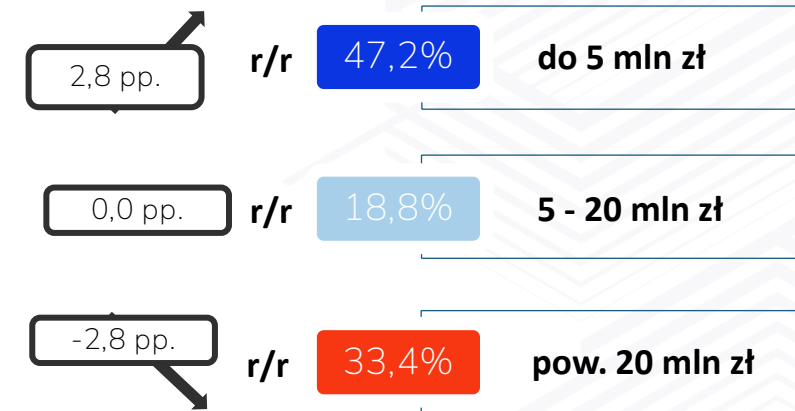
Dominuje sprzęt agro, budowlanka oraz maszyny dla przetwórstwa przemysłowego.

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



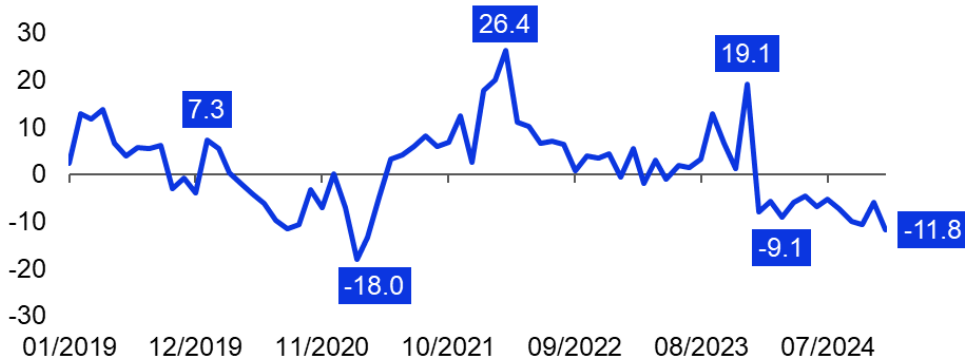
Zwiększenie znaczenia sektora mikro w finansowaniu maszyn, jest to największy segment. Wyraźny spadek znaczenia firm 20M+.

* Dane dla łącznego finansowania maszyn leasingiem i pożyczką

Inwestycje budowlane w 2024 roku były słabsze przez wyhamowanie projektów infrastrukturalnych, ale w ostatnim kwartale trendy zaczęły się odwracać

Łączny spadek produkcji budowlanej o -7,7% r/r w całym 2024.

Produkcja budowano-montażowa odsezonowana[% , r/r]



Ostatni odczyt: 12/2024 -11,8% vs -5,8% r/r dla 11/2024

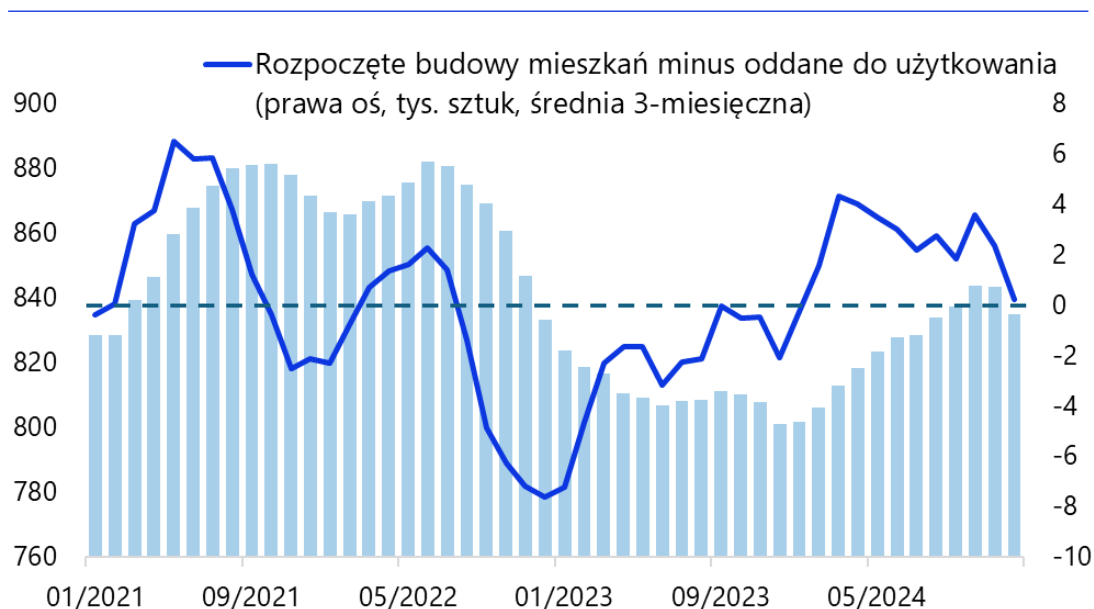
Dynamika produkcji budowlanej [r/r, NSA] wg kategorii:

	2023	I-III kw. 2024	IV kw. 2024
Budowa budynków	3,6%	-2,9%	-14,6%
Obiekty inżynierii lądowej i wodnej	9,4%	-8,1%	-4,7%
Roboty budowlane specjalistyczne	1,8%	-10,1%	-10,8%
Łącznie produkcja budowlana	4,1%	-7,0%	-9,0%

Nastroje w budowlance są niezłe i firmy budowlane są mocno obłożone

Deweloperzy w 2024 roku rozpoczęli budowę 153 tys. mieszkań (wzrost o 33,2% vs 2023 rok), co systematycznie zwiększało portfela mieszkań w budowie: 835 tys. na koniec 2024. Wzrosła też istotnie pula mieszkań do sprzedaży: do 54,4 tys. na koniec grudnia (+50% r/r), co wystarcza na ok. 5,5 kwartałów sprzedaży (vs. 3 kwartały na początku ub. roku).

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



Ostatni odczyt: 12/2024

834,8 tys.

4,2% r/r

Mamy wysokie wykorzystanie zdolności produkcyjnych

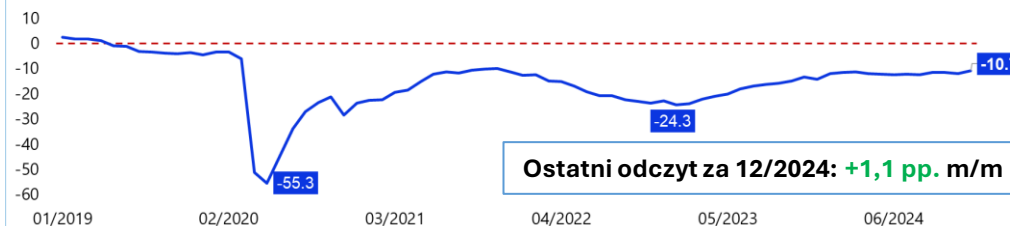
Wykorzystanie mocy produkcyjnych w budownictwie



Ostatni odczyt za 12/2024: -0,7 pp. m/m

Relatywnie wysoki portfel zamówień

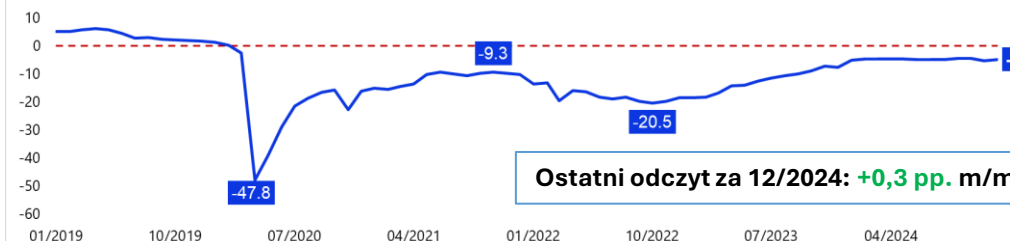
Bieżący portfel zamówień na rynku krajowym w budownictwie



Ostatni odczyt za 12/2024: +1,1 pp. m/m

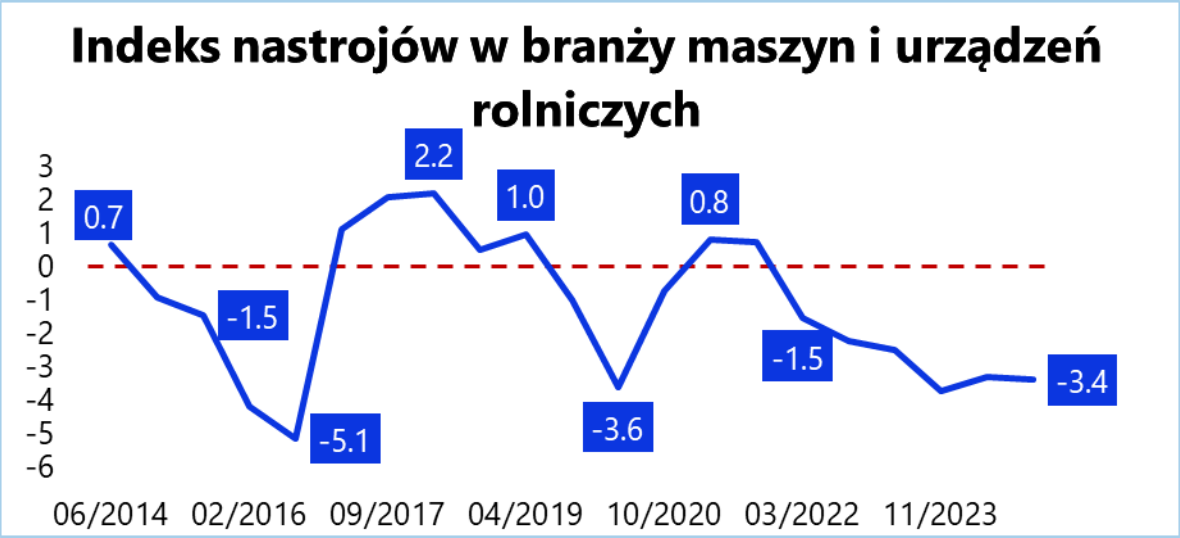
Oraz najwyższe od pandemii oceny ogólnej koniunktury

Ogólny wskaźnik koniunktury w budownictwie

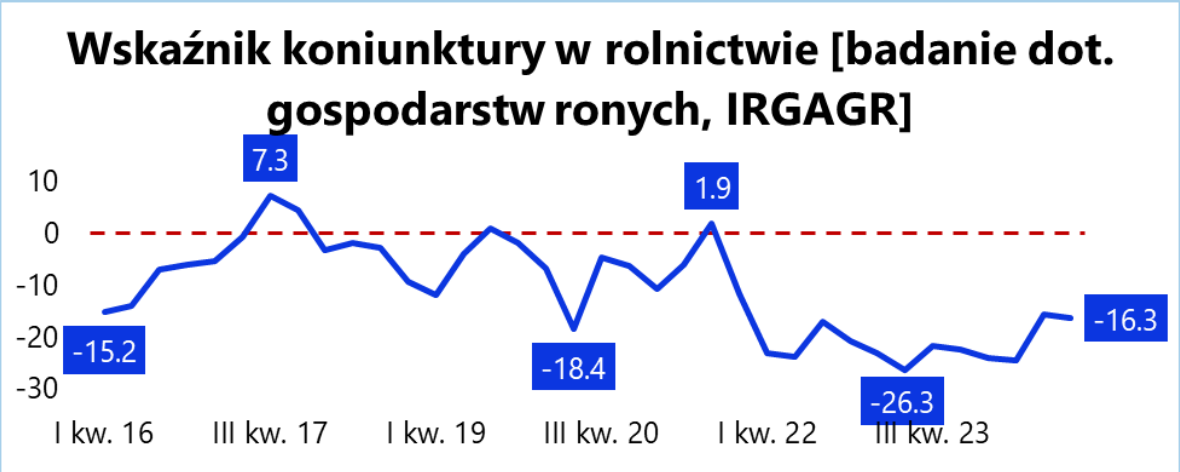


Ostatni odczyt za 12/2024: +0,3 pp. m/m

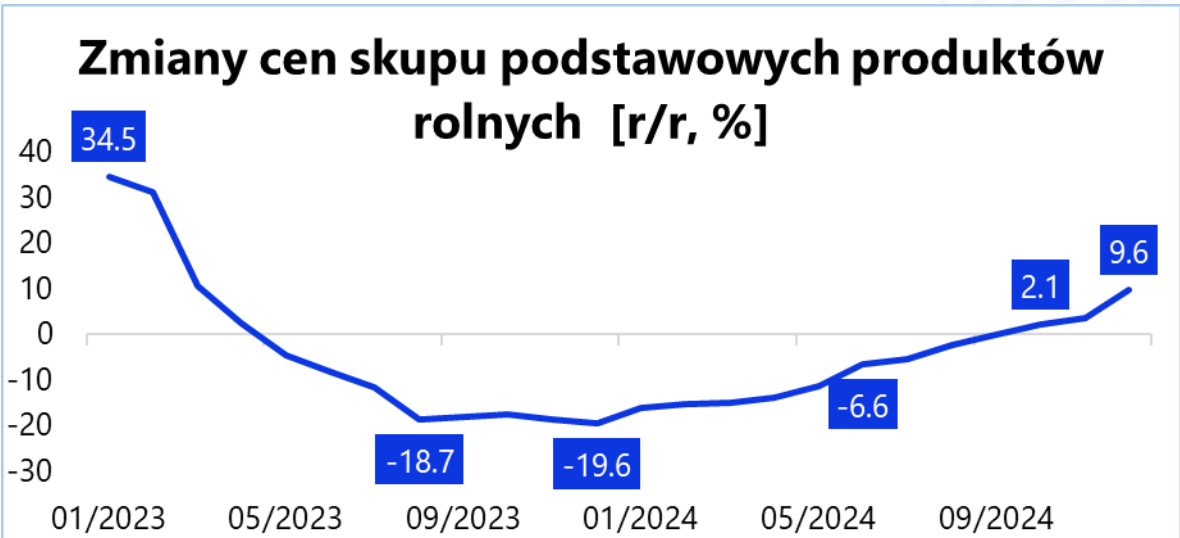
Poprawa ocen koniunktury wśród gospodarstw rolnych



Ostatni odczyt: 10/2024 -3,4 -0,1 p. H/H



Ostatni odczyt: IV kw. 2024 -16,3 -0,7 p. Q/Q



Ostatni odczyt: 12/2024 9,6 +6,1 p. m/m

W skali ostatnich 12 m-cy widzimy zbilansowaną i wyraźną poprawę dla:

- 1. wskaźnika zaufania (+5,8 p. r/r).
- 2. wskaźnika przychodów pieniężnych (+6,2 p. r/r)

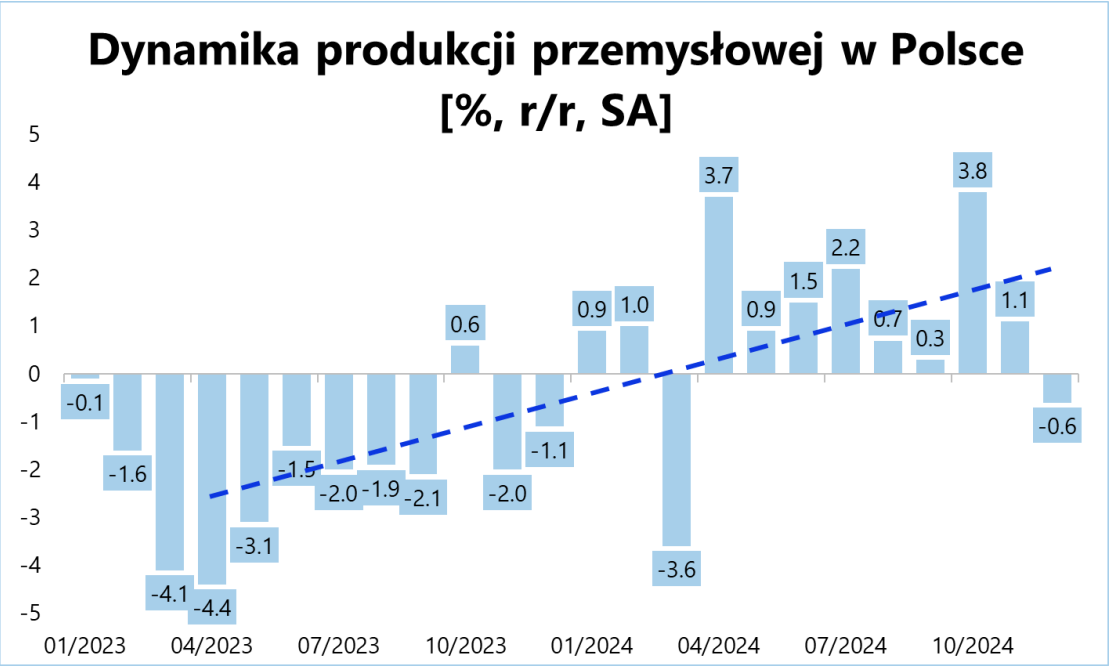
W skali roku poprawie uległy wartości wskaźników aktywności rolniczej: przychody, oszczędności, zadłużenie, zakup obrotowych środków produkcji oraz inwestycje w budynki.

Niższa w ujęciu r/r jest dostępność kredytów inwestycyjnych oraz skłonność do zaciągania kredytów.

Źródło: SGH w Warszawie, Instytut rozwoju Gospodarczego

Przemysł powoli odbija dzięki branżom krajowym

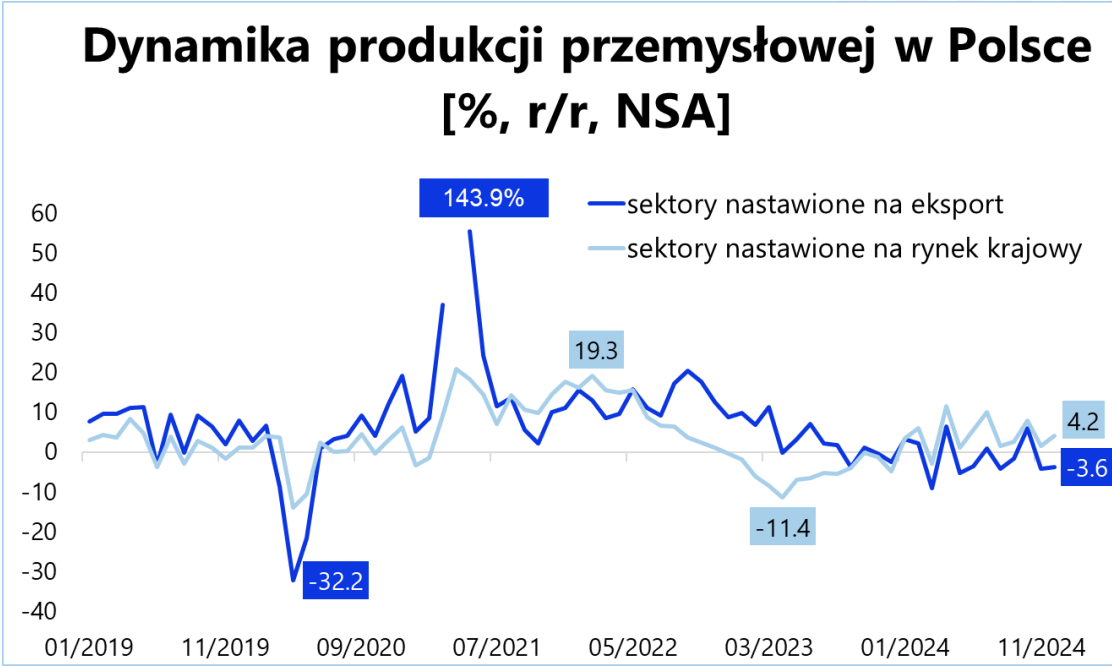
Stagnacja w strefie euro przekłada się na spadki produkcji w branżach typowo eksportowych o -1,5% w 2024. W tym samym okresie produkcja branż zorientowanych na rynek krajowy wzrosła o 3,9%.



Ostatni odczyt: 12/2024

-0,6%

vs 1,1% r/r dla 11/2024



I kw. 2024*

-0,6% r/r

II kw. 2024*

0,8% r/r

III kw. 2024*

0,5% r/r

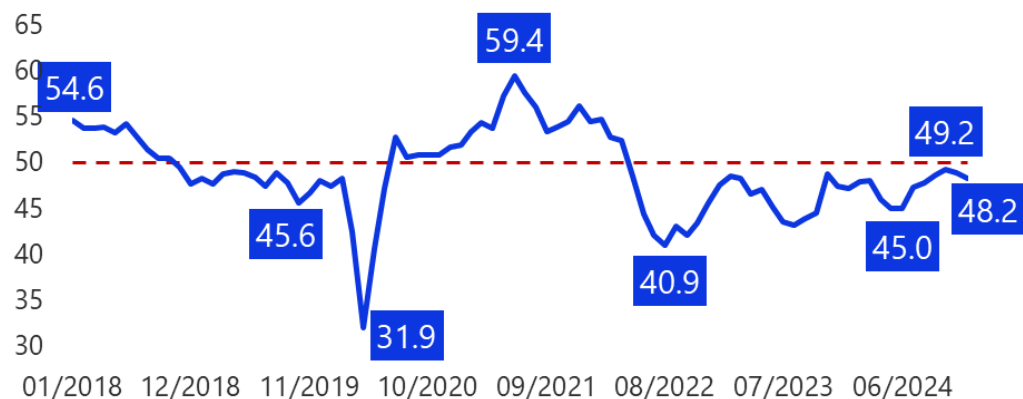
IV kw. 2024*

0,5% r/r

Badania GUS pokazują stabilizację koniunktury w przemyśle w ostatnim roku, ale na dosyć niskim poziomie. PMI poniżej bariery 50 pkt. od 32 miesięcy.

W ciągu ostatnich 6 miesięcy 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

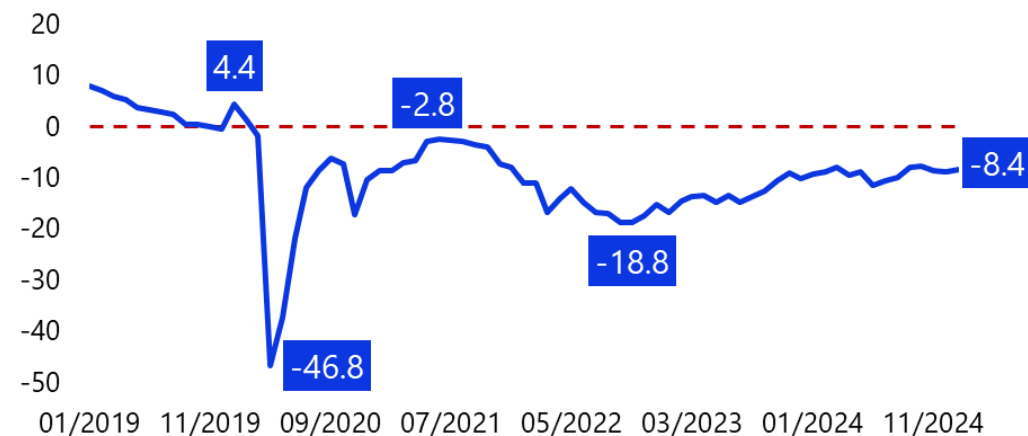


Ostatni odczyt: 12/2024

48,2 p.

-0,7 p. m/m

Ogólny klimat koniunktury w przetwórstwie przemysłowym [wg GUS]



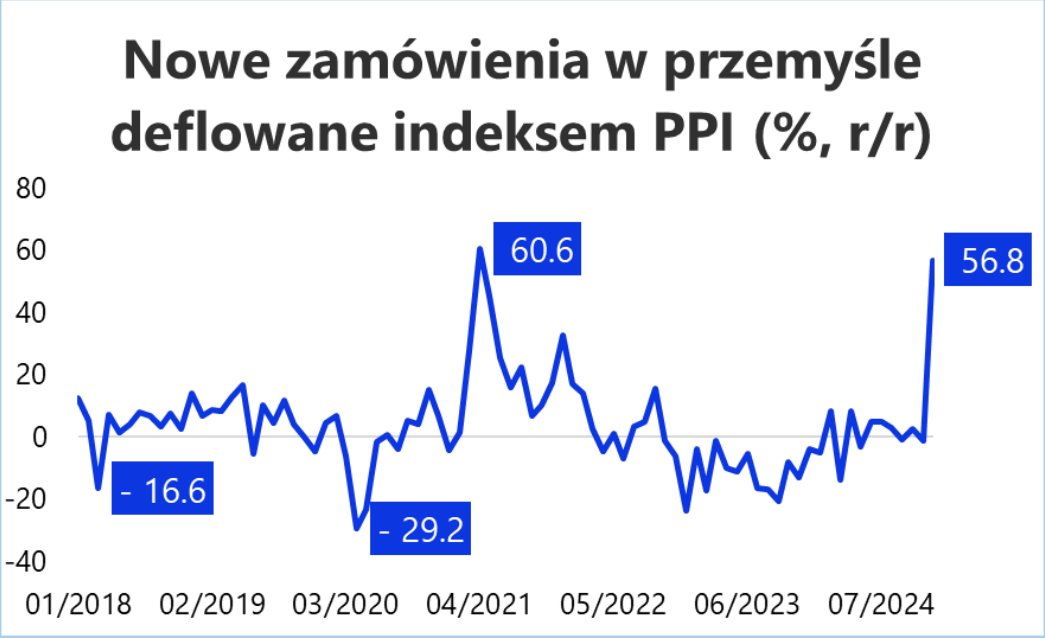
Ostatni odczyt: 01/2025

-8,4 p.

+0,4 p. m/m

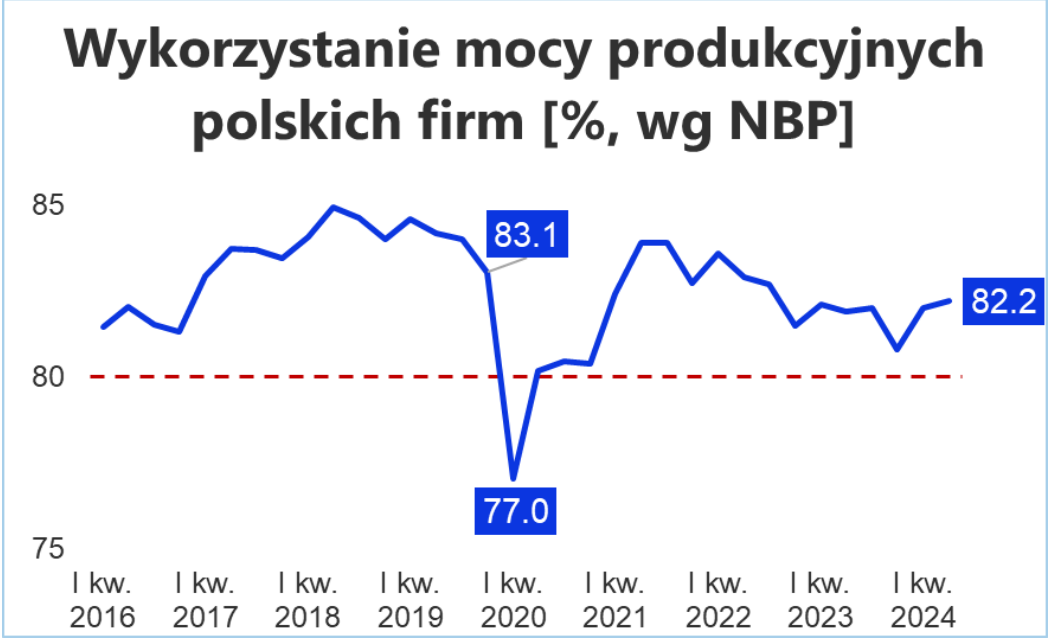
Produkcja w Polsce powinna przyspieszyć w 2025 roku

Końcówka roku przyniosła bardzo gwałtowną poprawę nowych zamówień w przemyśle, głównie za sprawą zamówień krajowych. W ostatnich trzech miesiącach dynamika nowych zamówień wyniosła 15,1% r/r (w tym -3,2% r/r dla zamówień eksportowych), co było wyraźną poprawą wobec poprzednich trzech kwartałów, kiedy spadały one odpowiednio o -13,2%, -4,1% r/r i -3,1% r/r.



Ostatni odczyt: 12/2024:	52,7%	vs -4,9% r/r dla 11/24
--------------------------	-------	------------------------

Oczekujemy wzrostu aktywności przemysłu w 2025 roku, jednak nie w tej skali co poprawa wskaźnika nowych zamówień przemysłowych. Szacujemy, że w całym 2025 roku dynamika produkcji przemysłowej wyniesie ok. 4,5% r/r.



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

Wskaźnik powyżej kluczowego poziomu 80%.



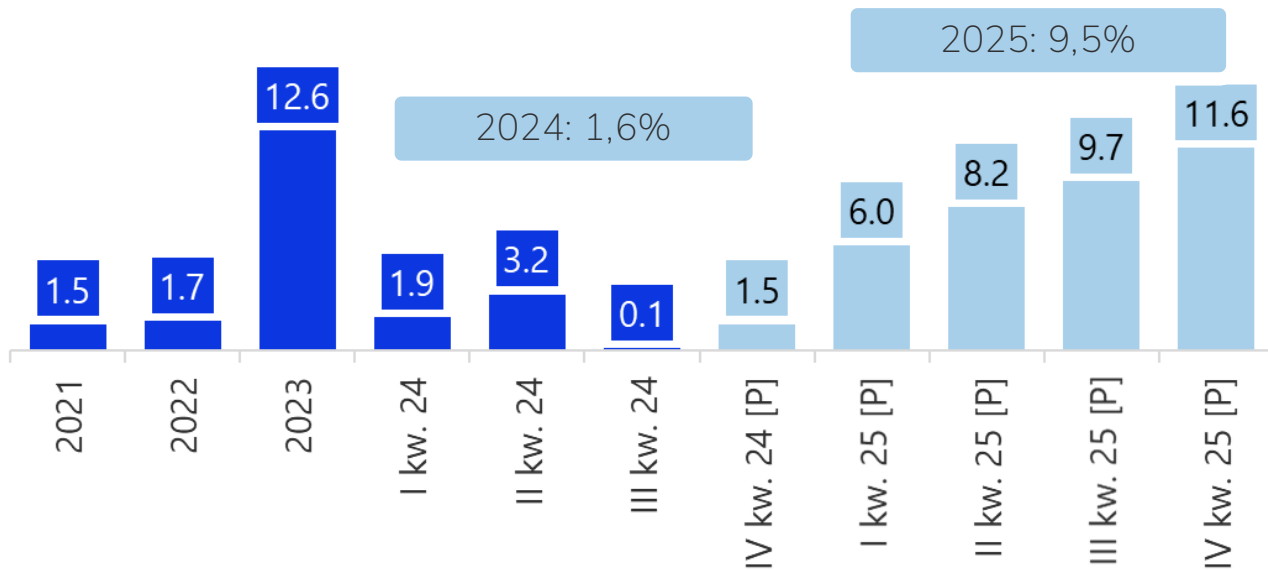
- 1 ➤ Wyniki rynku leasingu wg głównych segmentów
- 2 ➤ Prognoza wyników branży leasingowej



2024 rok był rokiem przejściowym dla inwestycji w gospodarce, ...

...głównie przez przerwę w wydatkowaniu środków unijnych pomiędzy kolejnymi perspektywami unijnymi oraz z powodu wolnego startu KPO.

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

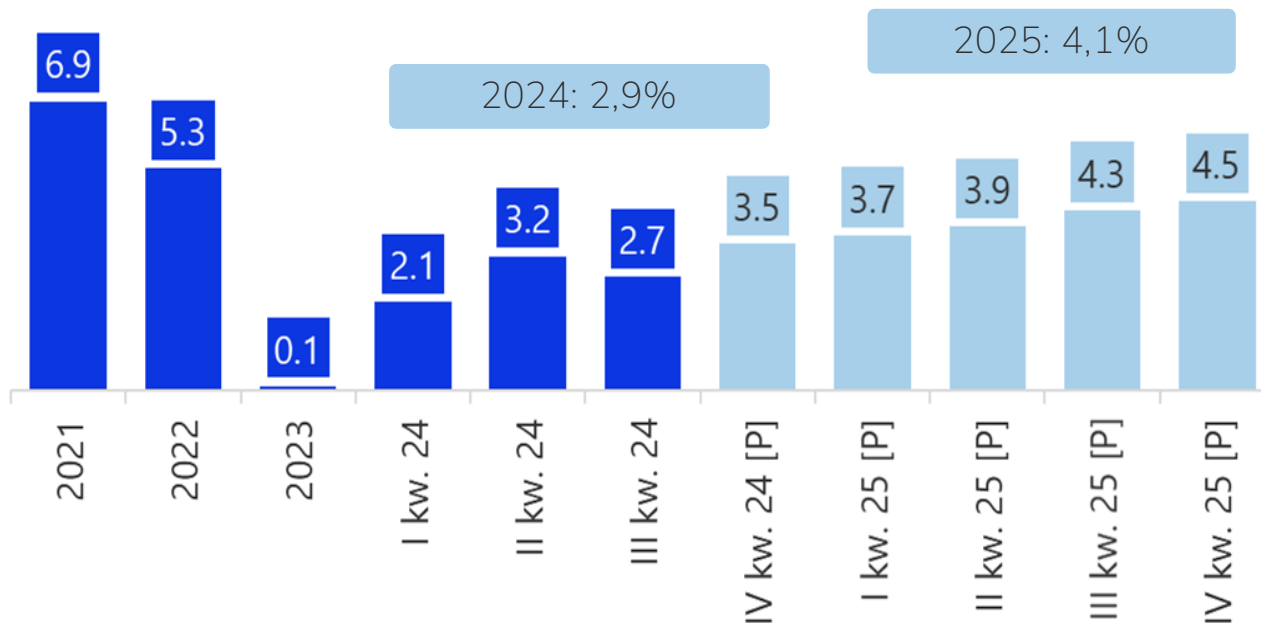


- W 2025 roku oczekujemy wyraźnego przyspieszenia inwestycji w skali całej gospodarki.
- Bardzo mocne będą inwestycje ze środków unijnych: kumulacja KPO oraz projektów z nowej perspektywy unijnej 2021-2027. Prognozujemy, że z tego tytułu wydatkowane będzie ponad 100 mld zł w 2025, przy ok. 40 mld PLN dla 2024 roku.
- Unijne środki będą katalizatorem dla inwestycji prywatnych, w tym inwestycje MŚP. Będzie to korzystne dla rynku leasingu.

2025 powinien być kolejnym dobrym rokiem dla polskiej gospodarki

W 2024 roku weszliśmy na ścieżkę trwałego i już wysokiego wzrostu gospodarczego, bazującego na mocnych wydatkach konsumentów. Dynamika PKB za cały 2024 rok wyniesie ok. 3,0%, trochę poniżej prognozy ZPL z połowy roku równej 3,5%.

Dynamika PKB w Polsce [%, r/r]



- Zakładamy, że konsumpcja prywatna nadal pozostanie kluczowym motorem wzrostu gospodarczego w całym 2025r.
- Popyt krajowy będzie również mocno wsparty inwestycjami ze środków unijnych. W dużej mierze zamortyzuje to potencjalnie negatywny wpływ otoczenia zewnętrznego.
- Będziemy też korzystać na stopniowym odbiciu gospodarek strefy euro.
- W tych warunkach dynamika PKB w 2025 może wynieść ok. 4-proc.

Proгноза wyników branży leasingowej

Łączne aktywa sfinansowane przez firmy leasingowe [mln pln]

	2024	2025	2025/2024
Pojazdy lekkie (osobowe + ciężarowe do 3,5 tony)	60 433	69 773	15,5%
Pojazdy ciężkie (ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony + ciągniki siodłowe + naczepy i przyczepy)	17 206	18 887	9,8%
Pozostałe pojazdy (autobusy + inne)	2 591	3 010	16,2%
Maszyny i urządzenia (ogółem)	26 238	29 278	11,6%
IT (sprzęt + oprogramowanie + inne)	994	1 109	11,6%
Samoloty, statki, kolej	1 784	1 814	1,6%
Pozostałe ruchomości	742	779	5,0%
Razem ruchomości	109 988	124 649	13,3%
Nieruchomości	509	518	1,7%
Leasing ogółem	110 497	125 167	13,3%

Proгноза wyników – finansowanie w podziale na leasing i pożyczkę

Aktywa sfinansowane leasingiem [mln PLN]

	2024	2025	2025/2024
Pojazdy lekkie (osobowe + ciężarowe do 3,5 tony)	57 431	66 346	15,5%
Pojazdy ciężkie (ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony + ciągniki siodłowe + naczepy i przyczepy)	15 875	17 479	10,1%
Pozostałe pojazdy (autobusy + inne)	2 481	2 886	16,3%
Maszyny i urządzenia (ogółem)	17 742	19 594	10,4%
IT (sprzęt + oprogramowanie + inne)	828	932	12,5%
Samoloty, statki, kolej	1 523	1 525	0,1%
Pozostałe ruchomości	533	560	5,0%
Razem ruchomości	96 414	109 320	13,4%
Nieruchomości	438	442	1,0%
Leasing ogółem	96 852	109 763	13,3%

Aktywa sfinansowane pożyczką [mln PLN]

	2024	2025	2025/2024
Pojazdy lekkie (osobowe + ciężarowe do 3,5 tony)	3 002	3 427	14.2%
Pojazdy ciężkie (ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony + ciągniki siodłowe + naczepy i przyczepy)	1 331	1 407	5.7%
Pozostałe pojazdy (autobusy + inne)	110	124	12.9%
Maszyny i urządzenia (ogółem)	8 495	9 685	14.0%
IT (sprzęt + oprogramowanie + inne)	166	178	6.8%
Samoloty, statki, kolej	261	289	10.6%
Pozostałe ruchomości	209	220	5.0%
Razem ruchomości	13 575	15 329	12,9%
Nieruchomości	71	75	6,2%
Pożyczka ogółem	13 646	15 404	12,9%

「Napędzamy
gospodarkę」

Dziękujemy za uwagę

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



Związek Polskiego Leasingu

- Związek Polskiego Leasingu (ZPL) to organizacja reprezentująca 90 proc. rynku leasingu w Polsce, która skupia 34 podmioty – 33 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.

Lista członków Związku Polskiego Leasingu



BOŚ Leasing - EKO Profit

Alior Leasing

BMW Financial Services Polska

BNP Paribas Lease Group

BPS Leasing

Caterpillar Financial Services Poland

De Lage Landen Leasing Polska

Deutsche Leasing Polska

Europejski Fundusz Leasingowy

Fraikin Polska

GRENKELEASING

Impuls-Leasing Polska

ING Lease (Polska)

Leasing Polski

Nest Lease

Mercedes-Benz Leasing Polska

Millennium Leasing

mLeasing

PEAC (Poland)

PEKAO Leasing

PKO Leasing

Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów

RCI Leasing Polska

Santander Consumer Multirent

Santander Leasing

Scania Finance Polska

SG Equipment Leasing Polska

SGB Leasing

Siemens Finance

Stellantis Financial Services Polska

Toyota Leasing Polska

VEHIS Finance

VeloLeasing

VFS Usługi Finansowe Polska



