



2025-03

Raport rynkowy – naczepy



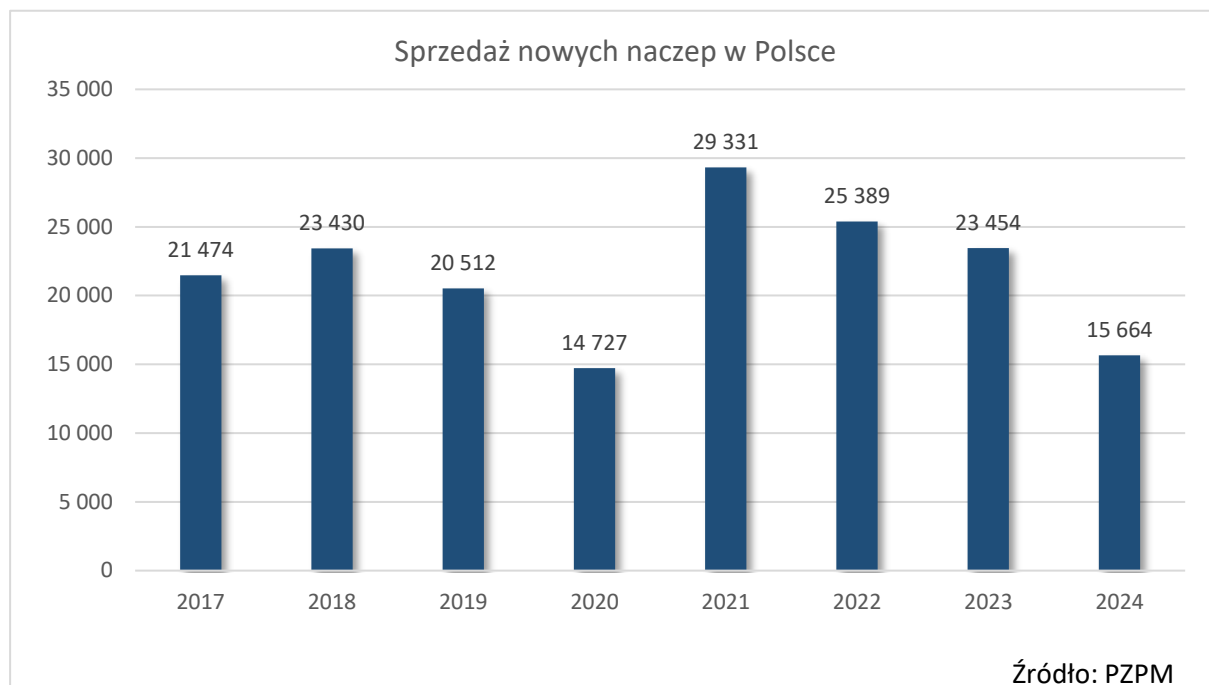
EXPERTDATA

Commercial Vehicle Expertise

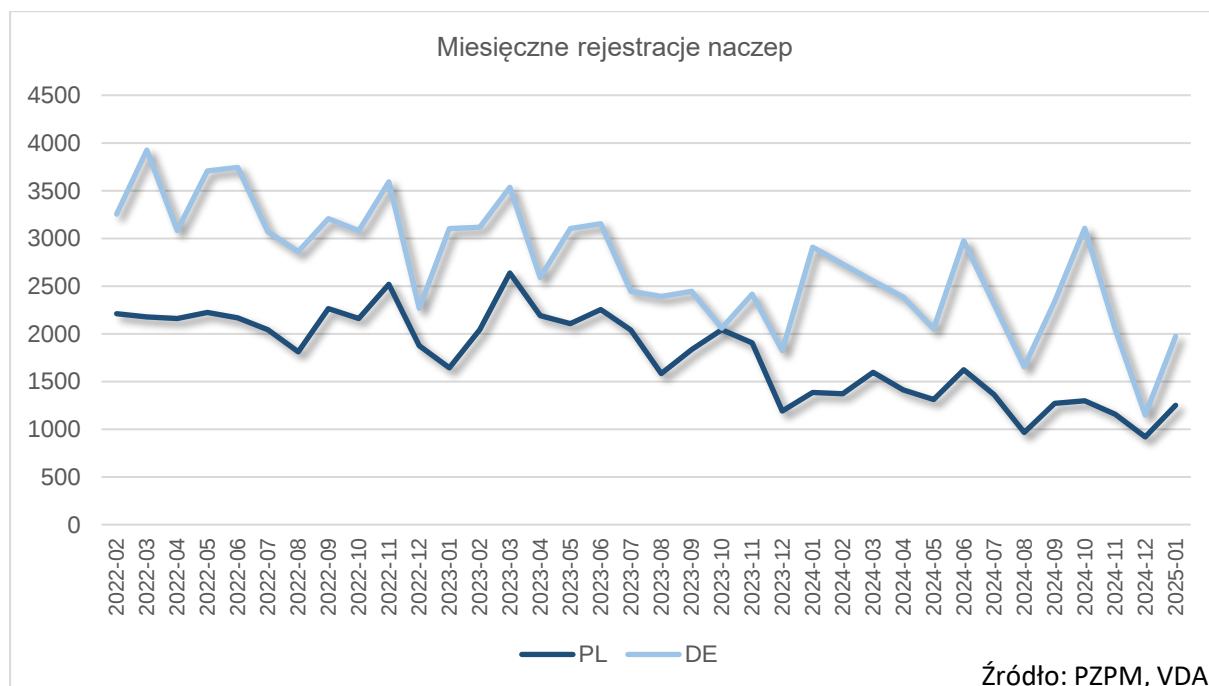
www.expertdata.pl

kontakt@expertdata.pl

Miniony 2024 rok przyniósł poważne spadki rejestracji nowych naczep w Polsce. W sumie zarejestrowano ich 15 664 szt. (pow. 3,5t DMC), co oznacza wynik gorszy aż o 33,2% w stosunku do roku poprzedniego (źródło: PZPM). Wynik ten jest jednym z najsłabszych w ciągu ostatnich 7 lat i bliski poziomowi z pierwszego roku pandemii. Pokazuje to wyraźnie skalę kryzysu w branży transportowej, a szczególnie w segmencie międzynarodowym.



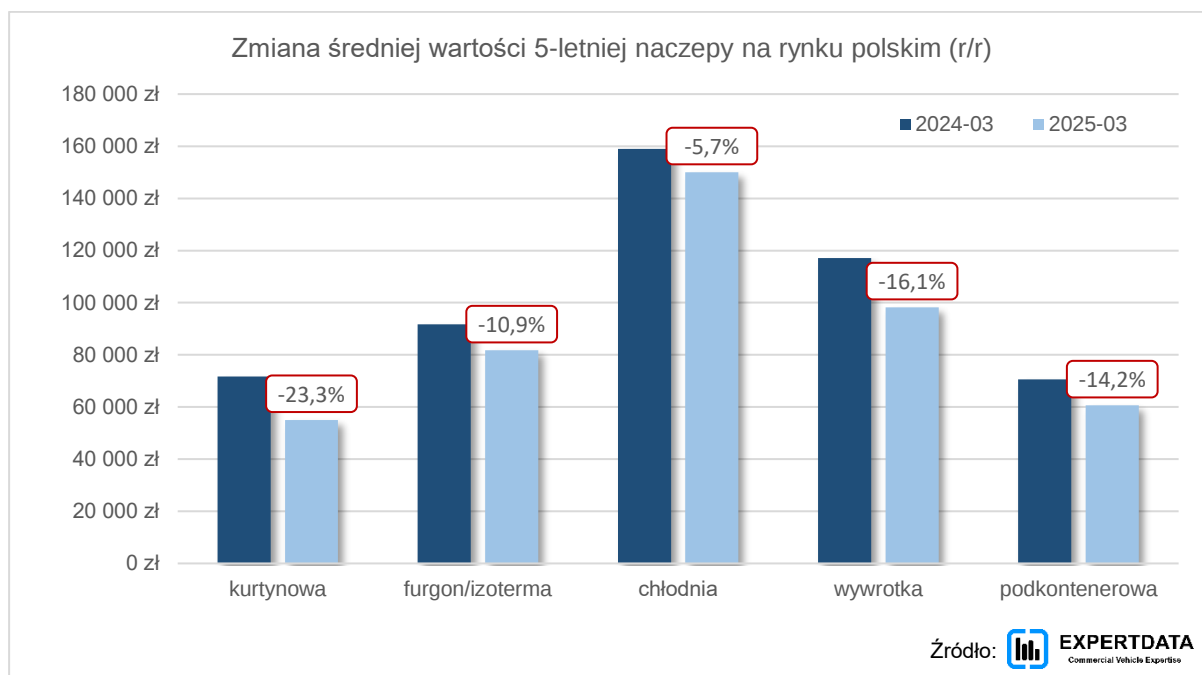
W Niemczech, na największym rynku naczep w Europie, również obserwowane są spadki sprzedaży, chociaż nie tak drastyczne: 28 208 szt. w 2024 roku i spadek o 12,3% w porównaniu do 2023 (źródło: VDA). Styczeń w Polsce i Niemczech wykazuje poprawę miesięcznych rejestracji, ale może to być efekt bardzo słabych wyników grudniowych.



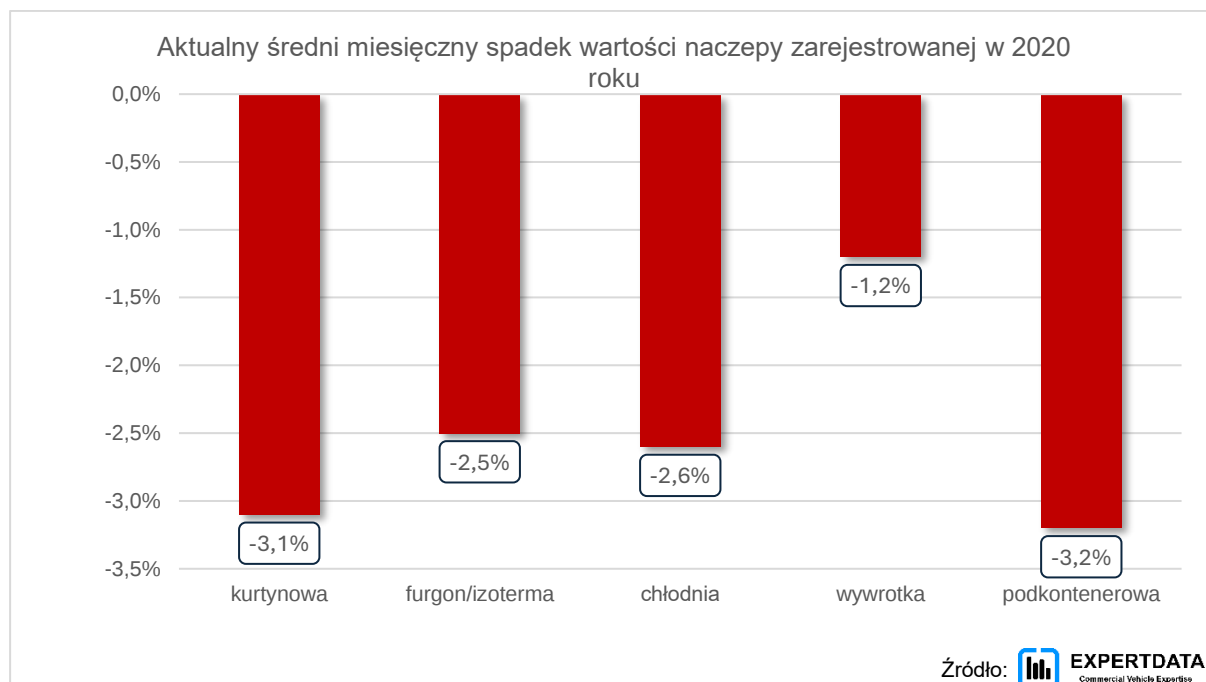
Analizując rejestracje poszczególnych grup wyraźnie widać, że największe straty w Polsce poniosły naczepy transportowe wykorzystywane w ruchu dalekobieżnym: kurtynowe (7 569 szt., -42,1% rok do roku) oraz furgony i chłodnie (3 445 szt., -37,7% r/r). To one zaważyły na ostatecznych wynikach sprzedaży, ponieważ tradycyjnie mają w niej największy udział. Lepiej radziły sobie wywrotki (3 477 szt., -9,4% r/r), czy cysterny (621 szt., -17,7% r/r), chociaż wyniki rejestracji nie oddają realnej sytuacji w tych segmentach. Tam również panuje duży kryzys, ale jest on maskowany, szczególnie w przypadku cystern, przez długi czas produkcji i realizację w roku ubiegłym zamówień sprzed dwóch lat. W statystykach widać zmianę tradycyjnej kolejności producentów. Na drugie miejsce wskoczył Wielton, posiadający zdywersyfikowaną ofertę, który wyprzedził Krone, którego oferta jest oparta w większości na naczepach do transportu dalekobieżnego. Zaskakiwać może duży wzrost sprzedaży i udziału w rynku marki Kögel, ale jest to efekt agresywnej polityki rabatowej importera.

Realną sytuację pomaga zrozumieć przegląd rynku pojazdów używanych. Rynek wtórny pod koniec 2024 i na początku 2025 roku kontynuował negatywny trend rynkowy. Bardzo słaby popyt i duże ilości naczep na stokach przyczyniły się do głębokich spadków wartości, chociaż ich tempo lekko słabnie. Wynika to z osiągnięcia granic możliwości rabatowania cen nowych naczep oraz braku motywacji do zakupów poprzez obniżanie cen ofertowych pojazdów używanych. W tej sytuacji mamy do czynienia z delikatną stabilizacją wartości w segmencie popularnych naczep transportowych, co jednak może wywoływać mylne wrażenie o powrocie popytu. Na początku roku obserwowane było zwiększone zainteresowanie najmłodszymi naczepami kurtynowymi, które można włączyć do flot natychmiast, bez oczekiwania na produkcję nową. Trend ten wydawał się wczesnym sygnałem powrotu koniunktury, jednak wygaśł po ok. półtora miesiąca.

Dokładna analiza rocznych spadków wartości pokazuje skalę załamania rynku wtórnego. Naczepy kurtynowe w wieku 5 lat staniały najbardziej, o 23,3%, w stosunku do tego samego okresu rok temu. Wywrotki obniżyły wartość przeciętnie o 16,1%, a podkontenerowe o 14,2%. Chłodnie staniały zaledwie o 5,7%, ale stanowią specyficzną kategorię naczep (dane: Expertdata). Ze względu na wymagania spedytorów ich zakupy są motywowane utrzymaniem wieku pojazdów we flotach i stąd wynika stosunkowo stabilny popyt naturalny, niezależny od sytuacji rynkowej.



Bieżące miesięczne spadki wartości liczone w stosunku do listopada 2024 roku są wciąż wysokie i w niektórych przypadkach przekraczają 3pp miesięcznie dla przeciętnych naczep zarejestrowanych w 2020 roku (dane: Expertdata).



Oddzielną kategorię naczep stanowią cysterny. Pod koniec 2024 i na początku 2025 roku dało się zaobserwować skrajnie różne trendy na tym rynku. Najlepiej radzą sobie silosy z dolnym wysypem (samonośne) kojarzone z transportem cementu. Ich wartości zaczęły wyraźnie rosnąć, a oferta na rynku wtórnym mocno się skurczyła. Z kolei silosy z wywrotem, służące do transportu między innymi mąki, wyraźnie staniały. Popularne cysterny paliwowe nie cieszą się zainteresowaniem od czasu wygaśnięcia popytu ze strony przewoźników ukraińskich 2-3 lata temu. Jednak największe spadki notują cysterny gazowe, które w sporych ilościach pojawiły się w ofertach. 15-20-procentowa obniżka wartości w ciągu czterech miesięcy jest niespotykana, ale może być wywołana wprowadzeniem embarga na import LPG z Rosji. Prawdopodobnie zablokowało to działanie firm zajmujących się transportem gazu. Duże spadki notują także tradycyjnie stabilne wartości naczep spożywczych, a szczególnie chemicznych. To może świadczyć o problemach ekonomicznych i gospodarczych firm wykorzystujących środki transportowane przez nie.

Jak widać, rynek naczep wciąż pogrążony jest w kryzysie i nadal nie można przewidzieć jego zakończenia. Bardzo ostrożne prognozy mówią o możliwości zmiany sytuacji rynkowej najwcześniej w drugiej połowie roku. Jednak wyraźna poprawa koniunktury może być tylko efektem poprawy sytuacji ekonomicznej w Europie Zachodniej, której perspektywy wydają się na razie odległe. W tej sytuacji wkraczamy w trzeci rok stagnacji. Przekłada się to już na rosnące problemy z płynnością finansową polskich przewoźników. Naturalnie blokuje to zdolności kredytowe i utrudnia pozyskanie nowego taboru, co dodatkowo hamuje rozwój sprzedaży. Na rynku wtórnym potencjał do dalszych spadków wartości podtrzymuje umacnianie się złotówki w stosunku do Euro.

Expertdata Sp. z o.o. to firma analityczna specjalizująca się w monitorowaniu rynku pojazdów użytkowych ze szczególnym uwzględnieniem samochodów ciężarowych i naczep. Oprócz analiz

zajmuje się wyceną wartości, prognozowaniem wartości rezydualnych oraz wsparciem analitycznym. Regularny przegląd rynku i kilkudziesięcioletnie doświadczenie gwarantują wysoką jakość dostarczanych danych oraz sprawdzalne prognozy.