



2025-07

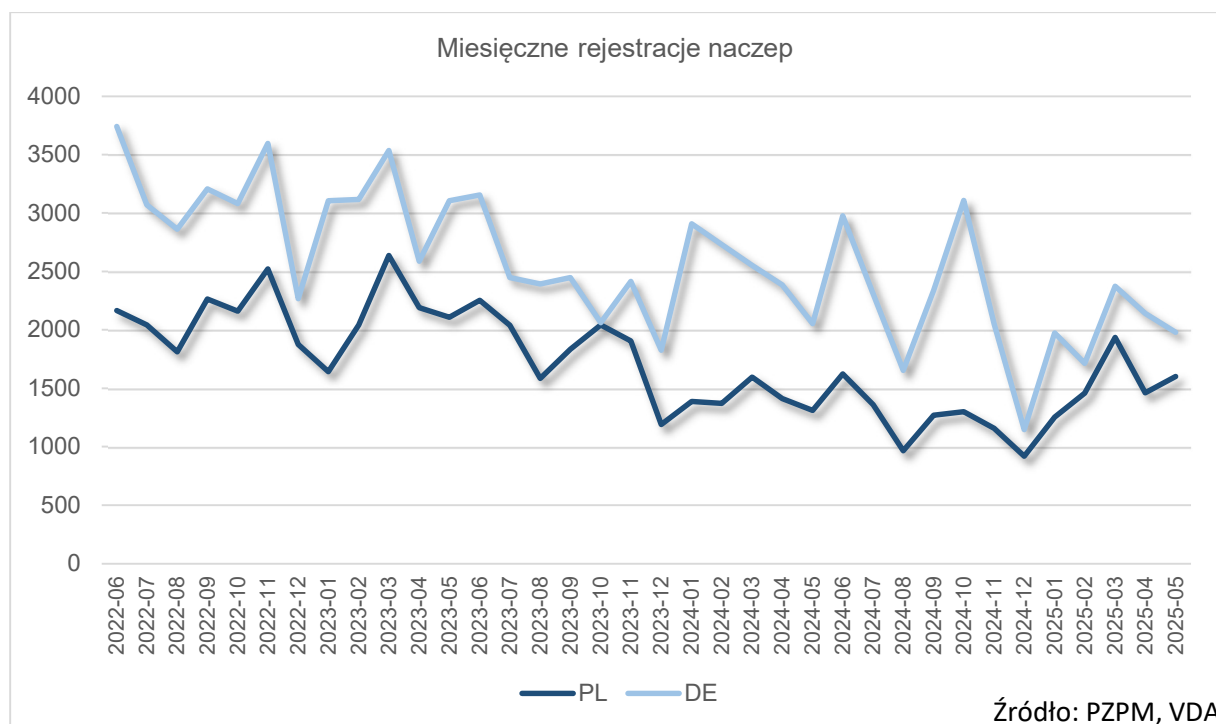
Raport rynkowy – naczepy

Sytuacja rynkowa w segmencie naczep nadal pozostaje bardzo trudna. Zarówno sprzedaż nowych, jak i używanych pojazdów jest mocno ograniczona. Kłopoty firm transportowych związane z mniejszym popytem na ich usługi oraz niskimi stawkami przewozowymi przekładają się na ograniczone dochody i popyt na nowszy tabor. Rozbudowa flot całkowicie stanęła, a pojedyncze transakcje dotyczą wymiany używanych naczep. Proces odnawiania flot jest zablokowany przez brak możliwości sprzedaży starszych naczep. Rynek polski ich nie wchłania, a możliwości eksportu w kierunku wschodnim zostały skutecznie zablokowane w związku z embargiem nałożonym na Rosję.

Statystyki sprzedaży nowych naczep nie wskazują na tak poważną zapaść. Do maja włącznie zarejestrowano 7 705 szt., czyli o 8,9% więcej, niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Efekt wzrostu rynku wywołały rejestracje głównie naczep chłodniczych w pierwszych miesiącach 2025, prawie dwukrotnie przekraczając wynik z roku poprzedniego (+89%). Jest to jednak konsekwencja zamówień zebranych na targach IAA w Hanowerze pod koniec 2024 roku i teraz zrealizowanych. Nie oznacza to więc jakiegokolwiek zmiany trendu, a tylko skoncentrowanie kilku kontraktów w krótkim przedziale czasu.

Praktycznie wszystkie rodzaje naczep, od kurtynowych przeznaczonych do transportu drobnicy, przez chłodnie, wywrotki, podkontenerowe, aż po bardziej specjalistyczne mają problem ze sprzedażą w Polsce. Narasta również problem z brakiem odbioru już zamówionych i dostarczonych naczep. Jedynie furgony cieszą się większym zainteresowaniem, ale jest to efekt zakupów flotowych w Europie realizowanych przez duże firmy logistyczne, co nie jest bezpośrednio powiązane z aktualną sytuacją w transporcie. Klimat rynkowy jest określany jako gorszy, niż w roku ubiegłym.

Nowe cysterny również nie cieszą się zainteresowaniem, co już zaczyna być widoczne w statystykach. Zazwyczaj w tym segmencie rynku dzieje się to z opóźnieniem, wynikającym z długiego czasu ich produkcji i dostarczenia do zamawiającego.

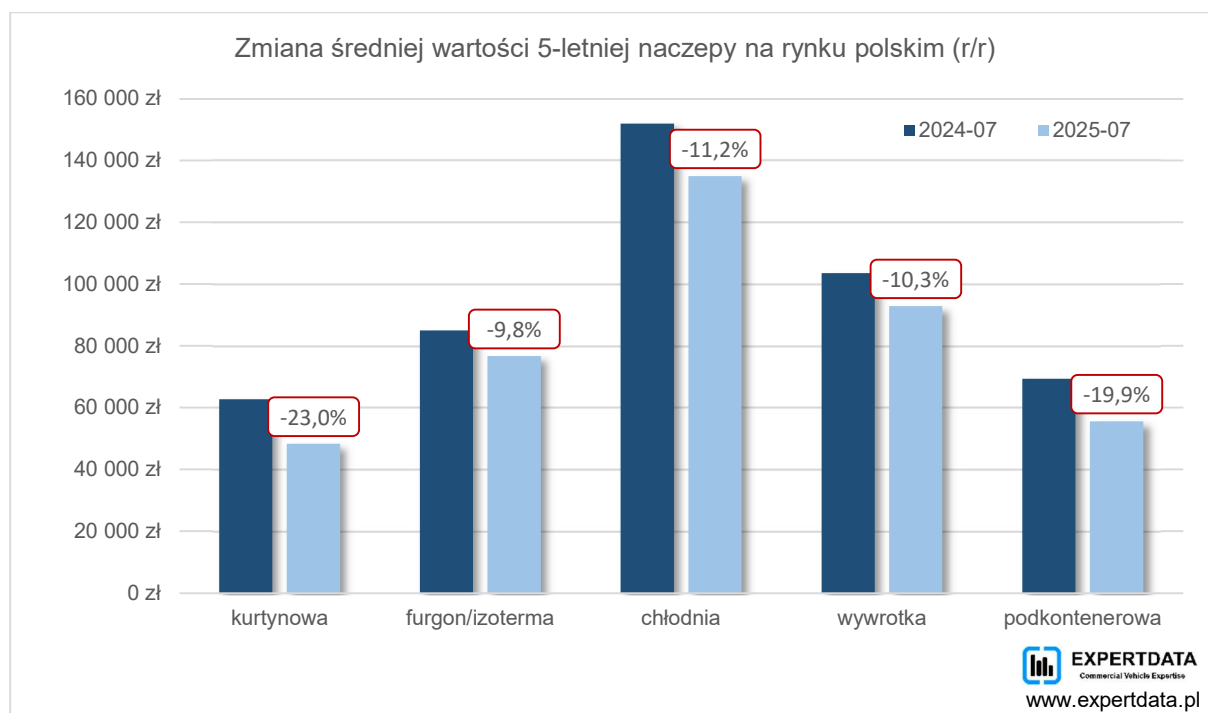


Brak ożywiania gospodarczego w Niemczech jako głównego odbiorcy polskiego eksportu ogranicza popyt na transport. Pewne nadzieje budzą zapowiadane inwestycje tamtejszego rządu w zbrojenia i ożywianie gospodarki, ale nie wiadomo, czy i kiedy przełoży się to na wzrost

siły nabywczej obywateli, co pobudziłoby handel. Na razie sami Niemcy notują poważne załamanie rynku naczep: do maja włącznie sprzedano ich zaledwie 10 179 szt., co oznacza spadek aż o 19,4% r/r. Jedynym rynkiem w Europie, który wykazuje ożywienie jest Hiszpania, gdzie liczba rejestracji nowych naczep wzrosła o 14,9% r/r.

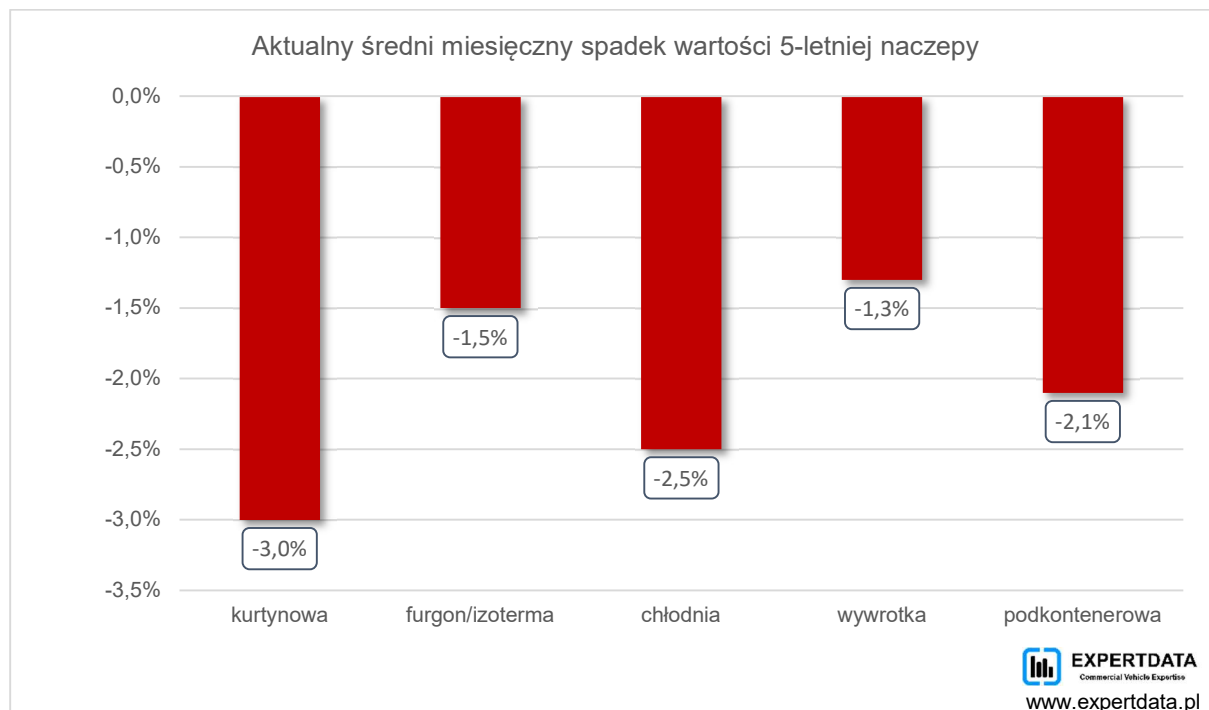
Problemy ze sprzedażą nowych naczep w całej Europie zaczynają już odbijać się na kondycji finansowej producentów, szczególnie tych mniejszych. Dochodzi do ostrej walki o klienta, która skutkuje dużymi rabatami i destabilizuje rynek. Dodatkowo, w przyszłości ciężko będzie wrócić na rentowne poziomy cen. Produkcja jest ograniczana w celu utrzymania zdolności pracy załogi i redukcji stoku. Zaczynają oni również szukać nowych źródeł dochodu. Wielton w maju zaprezentował tanią naczepę kurtynową EVO o ograniczonych możliwościach konfiguracji, ale wystarczającej funkcjonalności z możliwością zamówienia on-line. Oprócz tego pod marką Retrailler rozpoczęto usługę odnawiania naczep, która przywraca ich pełną sprawność i wydłuża cykl życia. Czas pokaże, czy te produkty i usługi przetrwają próbę czasu, chociaż wydają się być idealnie dopasowane do ciężkiej sytuacji i ograniczonych możliwości finansowych przewoźników.

Słaby popyt na używane naczepy przekłada się na rosnące stoki. Wartości używanych naczep są wciąż pod presją i stopniowo spadają. Nawet pomimo faktu, że cena sprzedaży nie jest ostatecznym argumentem zakupowym. W ciągu ostatnich 12 miesięcy najbardziej taniały naczepy kurtynowe, co nie jest zaskoczeniem, ale 23% spadku jest bardzo znaczące. Niewiele mniej straciły na wartości naczepy podkontenerowe (19,9%). W okolicach 10% traciły naczepy furgonowe, chłodnie oraz wywrotki. Rynek budowlany ewidentnie przeżywa podobnie głębokie problemy jak transport międzynarodowy, a wśród wywrotek najbardziej taniejają wersje kubaturowe. W branży zbiornikowej ponownie mocno tracą cysterny gazowe, a na rynku pojawiło się sporo ofert na nie. Z kolei obserwowane są niewielkie wzrosty wartości silosów. Może to być efekt przebranżowienia się niektórych przewoźników, którzy poszukują rentownej niszy rynkowej.



Aktualne miesięczne spadki wartości najpopularniejszych naczep transportowych kształtują się na poziomie 1,5-3%. Są to bardzo wysokie wartości, które obrazują krótkoterminowe ryzyko ich odkupu. Wyraźnie widać wyrównanie poziomu spadku w naczepach kurtynowych,

chłodniach i podkontenerowych i mniejszą deprecjację bardziej niszowych i specjalistycznych furgonów oraz wywrotek.



Ciężka sytuacja rynkowa z pewnością nie ulegnie zmianie w najbliższych miesiącach. Brakuje widocznych impulsów mogących pobudzić popyt firm transportowych. Potwierdzeniem może być ciągły spadek rejestracji nowych samochodów ciężarowych w Polsce: do maja 11 509 szt., czyli mniej o 6,6% r/r.

Zła sytuacja finansowa firm transportowych zmusza niektórych właścicieli do zakończenia działalności. Małe firmy nie mają wystarczającej elastyczności i ich upadłość rozpoczyna proces redukcji rynku. Bardziej niepokojące jest zamykanie firm rodzinnych, które nie posiadają sukcesorów. Takie deklaracje już padają, a to może trwale ograniczyć potencjał polskiego rynku transportowego.

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. Regularne przeglądy rynku i kilkudziesięcioletnie doświadczenie są gwarancją wysokiej jakości dostarczanych danych, którym zaufały największe firmy ubezpieczeniowe, zarządzające flotami pojazdów (CFM) i consultingowe w Polsce.