



2025-11

Raport rynkowy – naczepy



EXPERTDATA

Commercial Vehicle Expertise

www.expertdata.pl

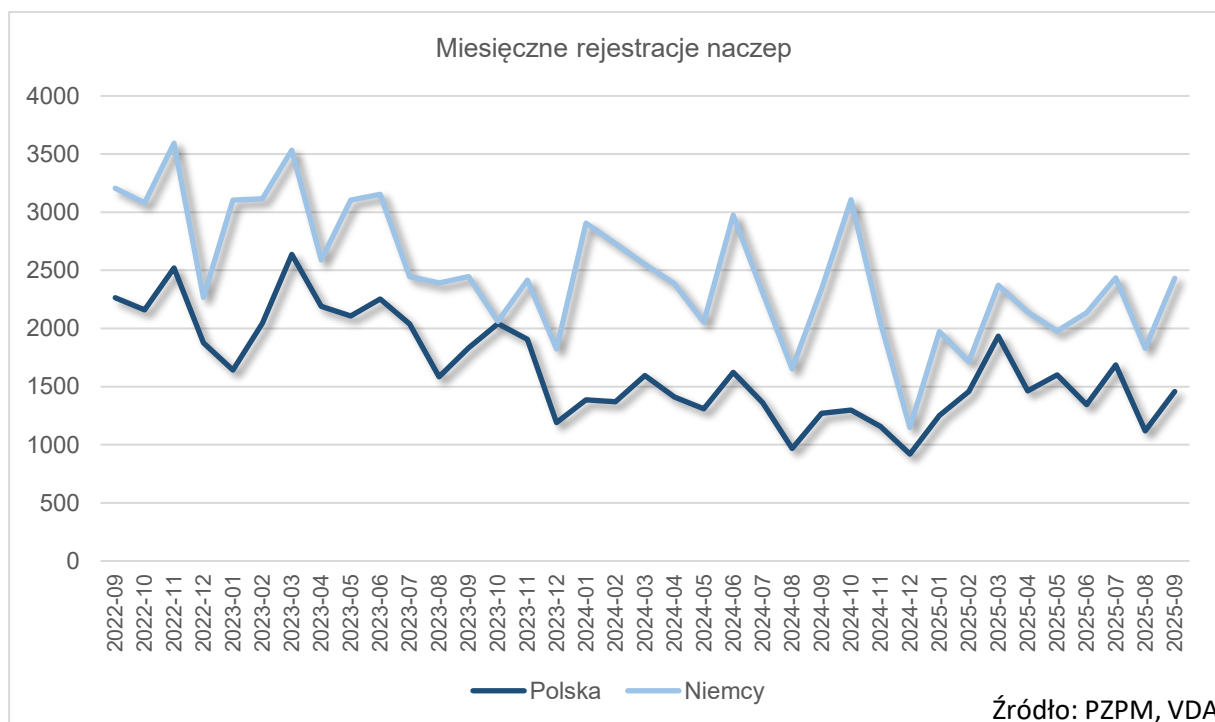
kontakt@expertdata.pl

Nowe naczepy

Przełom roku i okres wakacji nie przyniosły tradycyjnie fundamentalnych zmian na rynku naczep, chociaż w tym roku sierpień i wrzesień wykazały pewne ożywienie. Sytuacja niektórych, szczególnie dużych przewoźników zaczyna się powoli poprawiać ze względu na stopniowy wzrost stawek frachtów. Nie wynika to jednak z większej konsumpcji i znaczącego wzrostu eksportu, ale z redukcji flot i bankructw małych przewoźników, co wywołało deficyt środków transportu. W tej sytuacji duże firmy zaczęły przejmować wolne kontrakty za wyższe stawki. Lepsza kondycja finansowa może skusić ich do wymiany flot, tym bardziej, że przed nami okres wymiany ogromnej ilości pojazdów zakupionych w czasie pandemii. Wydaje się, że ten proces spowalnia w tej chwili tylko przez brak możliwości odsprzedaży używanego taboru.

Biorąc pod uwagę ogólnie słabą kondycję rynku statystyki rejestracji nowych naczep nadal zaskakują. Do września włącznie zarejestrowano w Polsce 13 311 szt. nowych naczep, co oznacza wzrost rynku o 8,3% rok do roku. Największy przyrost rejestracji zanotowały naczepy furgony (1 079 szt., +88% r/r), jednak ich sprzedaż jest powiązana z kontraktami flotowymi, niezależnymi od aktualnych trendów rynkowych. Naczepy kurtynowe, stanowiące największy segment rynku naczep w Polsce, zanotowały wzrost o 19%, a chłodnie i izotermy o ok. 40% r/r. Jednak z opinii importerów wynika, że ilość zamówień wciąż jest niewielka, a osiągnięte wyniki to częściowo realizacja zamówień z ubiegłego roku. Pogłębia się problem z wywrotkami, których liczba rejestracji spadła aż o 40% r/r (dane: PZPM). W tym obszarze rynku widać wyraźny problem. Jednocześnie zmniejszyła się liczba naczep dostępnych od ręki. Fabryki spowolniły procesy produkcyjne w celu utrzymania ciągłości działania i zatrudnienia załogi i produkują na konkretne zamówienie, a nie na stok. Wydłużyło to okres oczekiwania na zamówienie.

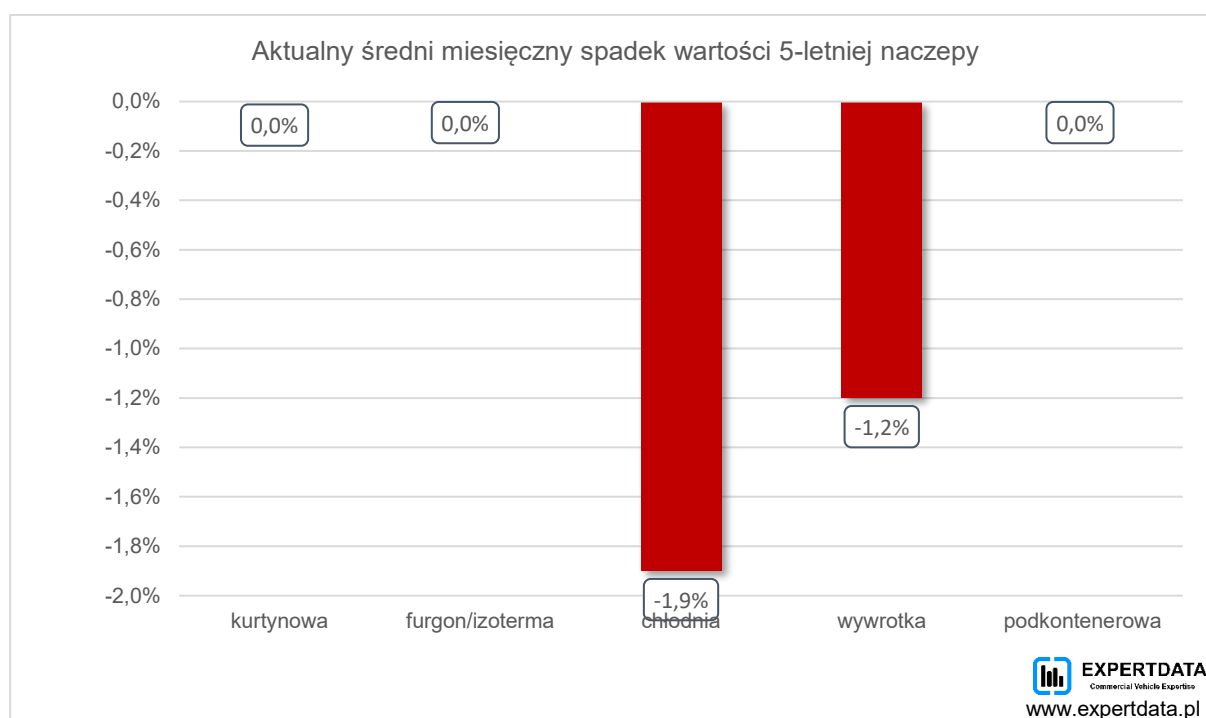
Segment cystern wciąż zmniejsza sprzedaż w Polsce i jest wyraźnie poniżej ubiegłorocznych rezultatów (-46% r/r). Tak więc transport specjalistyczny także mocno odczuwa aktualne problemy ekonomiczne w Europie.



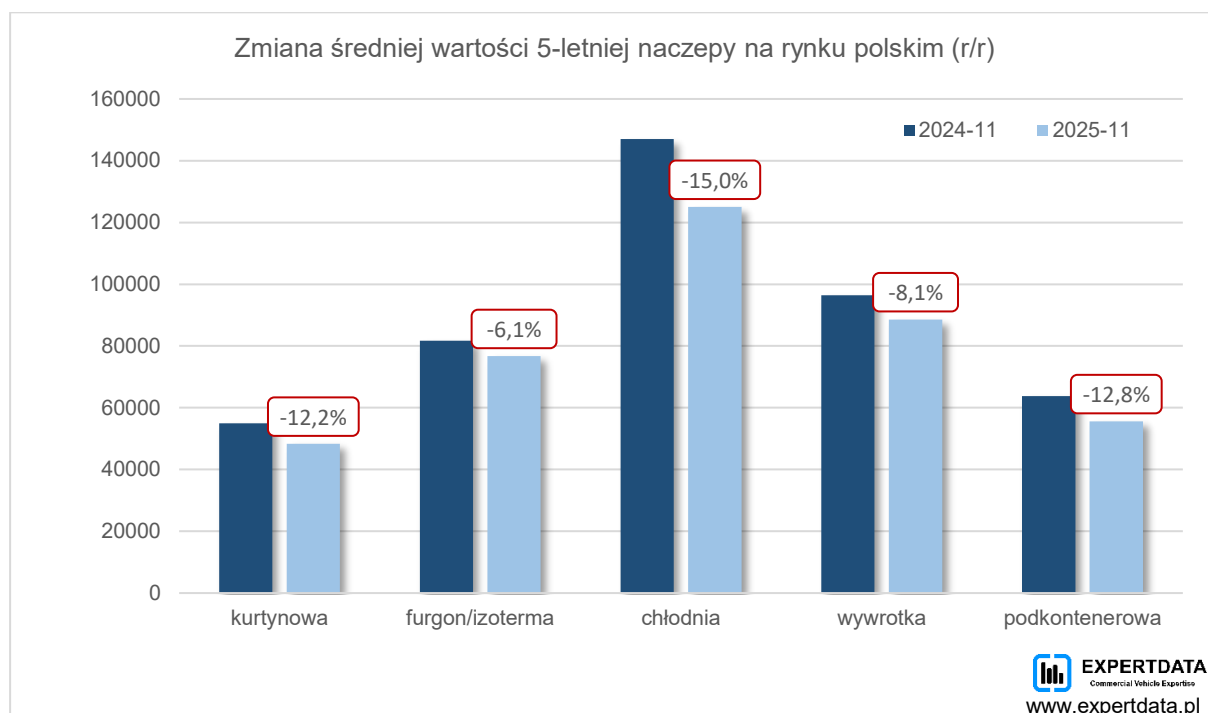
Na największych rynkach europejskich panuje niejednoznaczna sytuacja: Niemcy notują spadek rejestracji naczep o 13,2% r/r, a Włochy i Hiszpania wzrost odpowiednio o 12,8 i 12,1%. Na tym tle rynek polski wypada więc bardzo solidnie, chociaż trzeba również pamiętać, że ubiegłoroczne rezultaty sprzedaży w Polsce były wyjątkowo niskie i ich przekroczenie nie oznacza odrodzenia rynku. Podobnie, wynik w Hiszpanii jest efektem dużych zamówień flotowych na furgony, które są aktualnie rejestrowane, co nie oddaje rzeczywistej kondycji rynku. Tutaj należałoby zwrócić uwagę na łatwość zmanipulowania opinii na temat koniunktury w branży pojedynczymi dużymi zamówieniami windującymi wyniki rejestracji.

Używane naczepy

Niejednostajny popyt na używane naczepy oraz ich spadająca ilość spowodowały utrzymanie wartości w ciągu ostatnich 4 miesięcy. Świadczy to o chwilowej stabilizacji rynku i być może powrocie do równowagi popytu i podaży. Z najpopularniejszych typów najbardziej traciły miesięcznie na wartości chłodnie i wywrotki, ale nie są to już tak spektakularne spadki, jak jeszcze w pierwszej połowie roku.



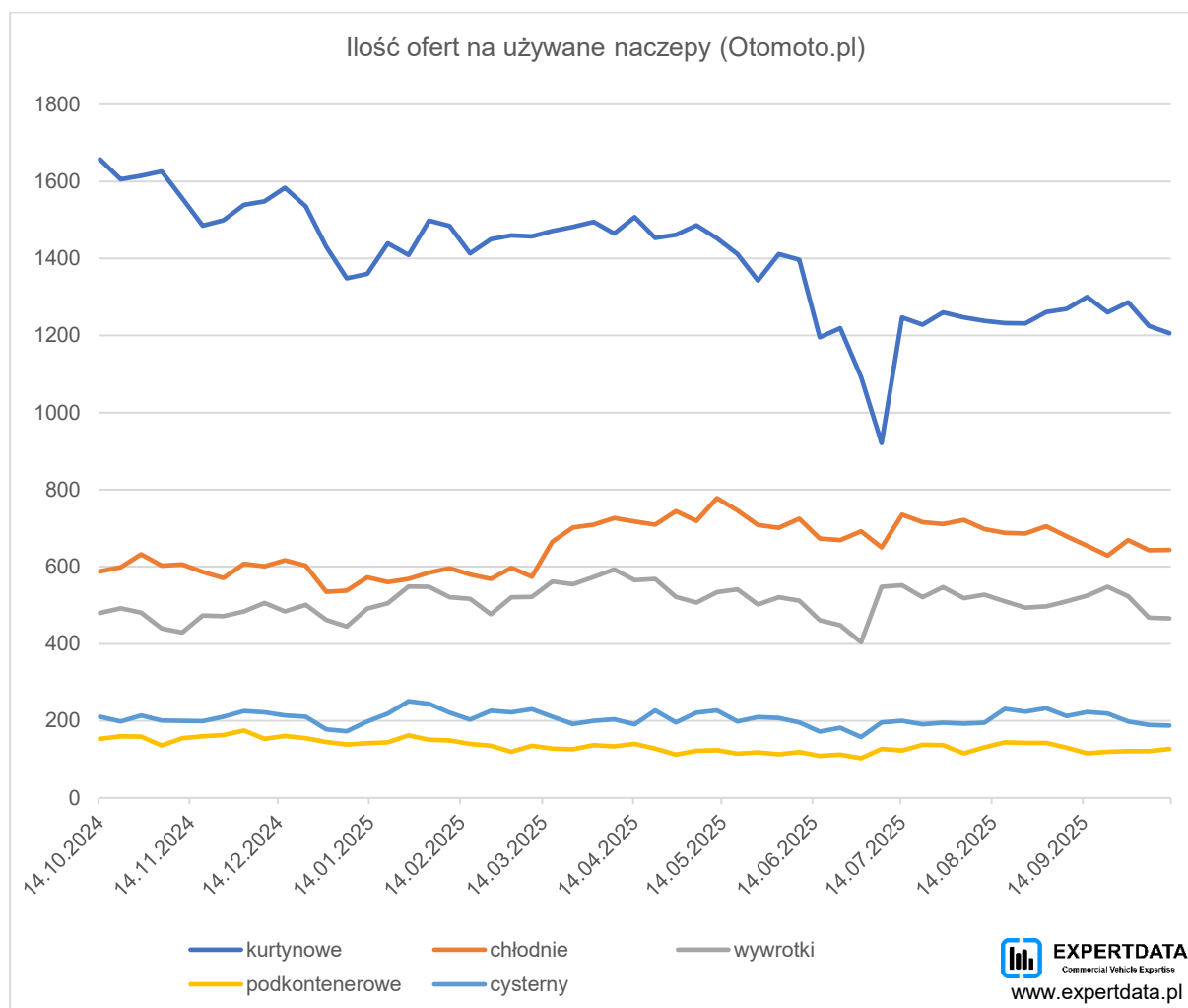
Porównując wartości aktualne i sprzed roku widać jednak skalę kryzysu. Spadki wahają się od 6 do 15%, co oznacza, że naczepy w tym samym wieku są aktualnie wyraźnie tańsze, niż w 2024 roku. Szczególnie dotyczy to chłodni, naczep kurtynowych oraz podkontenerowych. Jest to sytuacja odwrotna, niż w ciągnikach siodłowych, gdzie mamy już do czynienia z odczuwalnym wzrostem wartości, co potwierdza stabilizację popytu. W przypadku naczep ten moment jeszcze nie nadszedł.



Wśród naczep specjalistycznych i komunalnych także panuje zastój. W ciągu ostatnich 4 miesięcy mocno staniały naczepy z ruchomą podłogą. Na rynku, po zamknięciu importu LPG z Rosji, nadal panuje nadpodaż cystern gazowych, co odbija się wyraźnie na ich cenach. Słaba sprzedaż naczep do transportu środków chemicznych jest efektem stagnacji w przemyśle. Te dwa rodzaje naczep kontynuują silny spadek wartości. Pozostałe tanieją w sposób bardziej naturalny i łagodny.

Stoki używanych naczep

Używane naczepy sprzedają się falami, ale ich ogólna ilość na rynku zaczyna spadać. Ze statystyk ogłoszeń wynika, że najbardziej zmniejszyła się ilość naczep kurtynowych, aż o 27% rok do roku. Pozostałe najpopularniejsze rodzaje naczep mniej więcej utrzymują stoki. Jedynym wyjątkiem są chłodnie, których ilość w ostatnim czasie wzrosła o ok. 13% r/r. Może to być związane z większą aktywnością dużych flot na rynku wtórnym, które na własną rękę próbują zremarketować tabor. Chcąc przyspieszyć ten proces często zaniżają wartość rynkową i blokują sprzedaż w innych źródłach. Dodatkowo, w chwili obecnej popyt na chłodnie jest bardzo ograniczony, co także przyczynia się do wzrostu ilości ofert na nie.



Podsumowanie i prognozy rynku naczep

Mieszana sytuacja wskazuje na stopniową zmianę trendu, która na razie dokonuje się dla wybranych rodzajów naczep. Nie oznacza to jednak powrotu do pełnej koniunktury, a raczej dochodzenie do sytuacji równowagi popytu i podaży. Spadająca podaż używanych naczep jest równoważona przez wciąż niski i zmienny popyt. Spadki wartości rok do roku nadal są znaczące i poniżej wieloletnich poziomów. Odwrócenie sytuacji musi być wspomagane przez wzrost wskaźników gospodarczych, szczególnie w Europie Zachodniej. Odblokowane muszą zostać również kanały sprzedaży używanych naczep, a te są zamknięte przez wojnę na Ukrainie i embargo na eksport do Rosji. Wprawdzie niewielkie ilości naczep eksportuje się do Turkmenistanu, czy Egiptu, ale nie wpływa to na ogólną sytuację na rynku. Starsze naczepy trudniej sprzedać, więc nie zachodzi naturalna odnowa flot. W tej sytuacji mniejsi przewoźnicy decydują się na przedłużenie czasu eksploatacji swoich naczep poprzez remonty. Kilku producentów rozpoczęło usługę fabrycznej odnowy naczep, chociaż tu też pojawiają się pewne problemy (Wielton ograniczył działanie spółki Retrailer). Tak więc prognozy rozwoju rynku na razie pozostają niepewne, pomimo pierwszych pozytywnych sygnałów.

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.