



2026-03

Raport rynkowy – naczepy



EXPERTDATA

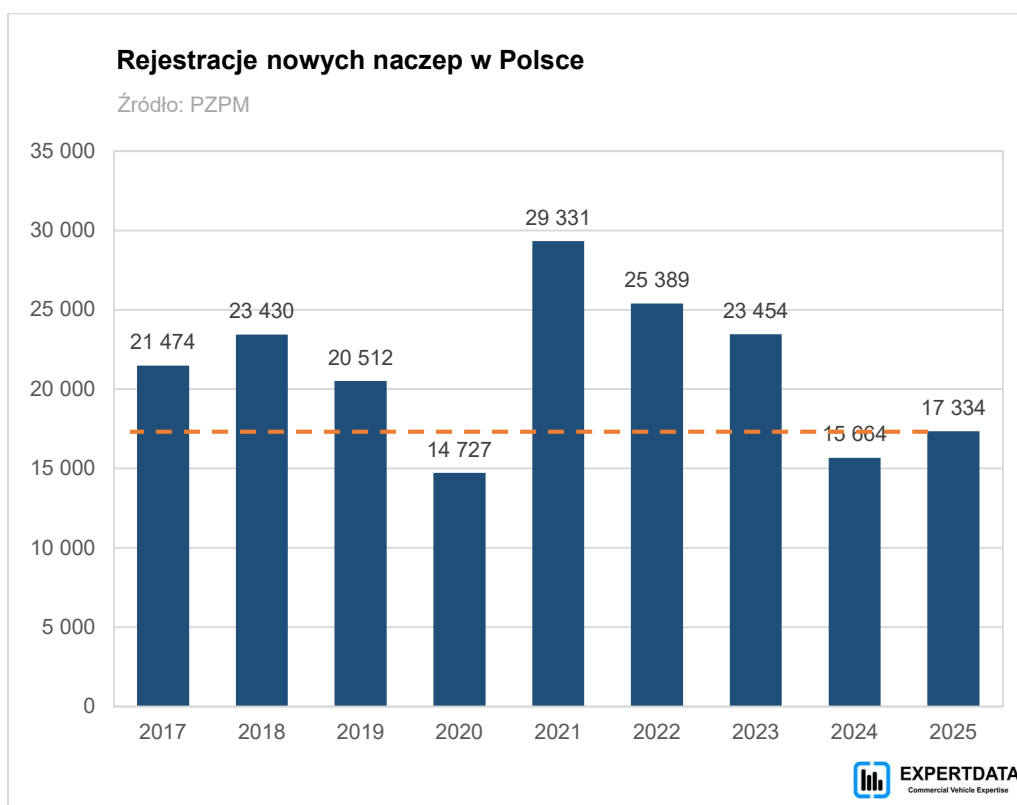
Commercial Vehicle Expertise

www.expertdata.pl

kontakt@expertdata.pl

Nowe naczepy

Po czterech latach spadków rok 2025 przyniósł w końcu wzrost rejestracji nowych naczep w Polsce. Wynik lepszy aż o 10,7% rok do roku wydaje się znaczącym odbiciem, oznaczającym powrót koniunktury. Jednak porównując go z wynikami sprzed pandemii wyraźnie widać, że 17 334 zarejestrowane nowe naczepy oznaczają wciąż poziom wyraźnie poniżej wyników sprzed 2020 roku. Tak więc rynek naczep wciąż nie powrócił do równowagi i ma rezerwy wzrostu. Jest to o tyle interesujące, że rejestracje samochodów ciężarowych osiągnęły już poziom sprzed pandemii.



Odpowiedzią na wolniejsze tempo wzrostu rynku naczep jest nierównomierny rozwój. Za wyniki w 2025 roku odpowiadały naczepy kurtynowe (+30% r/r), furgony (+47% r/r), izotermi (+28% r/r) i chłodnie (+30% r/r). Natomiast naczepy komunalne i specjalistyczne sprzedawały się dużo gorzej: wywrotki miały gorszy wynik aż o 40%, a cysterny o 33% w stosunku do 2024. Widać więc wyraźny podział na rozwijający się rynek naczep typowo flotowych i pogrążający się w problemach rynek naczep specjalistycznych. Oprócz tego floty wciąż nie rozbudowują się, a zakupy służą jedynie wymianie istniejącego taboru. Bariery wzrostu rynku jest również wydłużanie czasu eksploatacji naczep, które łatwo wyremontować i przywrócić im stan zapewniający dalszą kilkuletnią eksploatację.

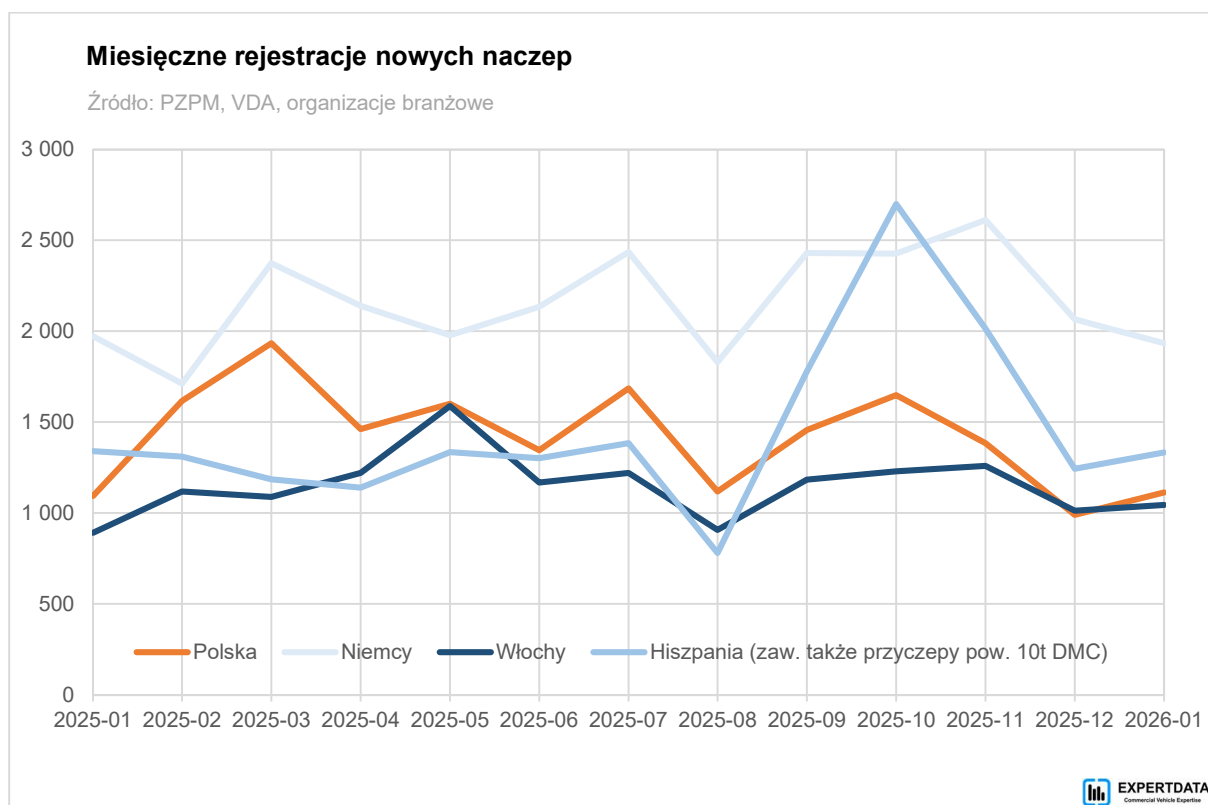
Spadek rejestracji naczep zbiornikowych w 2025 roku potwierdza słabą koniunkturę w tym segmencie rynku. Branża paliwowa wymienia niewiele naczep. Niewielkie ożywienie jest obserwowane w naczepach gazowych. Problemy przemysłu przetwórczego przekładają się na niewielką sprzedaż cystern chemicznych i spożywczych. W silosach ilość zamówień także spada. Tutaj zyskują silosy kiprowane kosztem samonośnych, które są uważane za bardziej uniwersalne.

Z przyczep w ubiegłym roku nieźle sprzedawały się warianty BDF, ale jest to stosunkowo mały rynek w Polsce. Nasycenie go w 2025 roku spowoduje zapewne spadek zakupów w 2026.

Wśród marek najwięcej naczep zarejestrował Schmitz Cargobull (5 174 szt.), przed Wieltonem (2 961 szt.) i Krone (2 894 szt., dane: PZPM).

Inne duże rynki Unii Europejskiej wykazują zmienne wyniki. Niemcy, największy rynek na naczepy w UE, zaliczyły spadek rejestracji o 7,4%, natomiast w Hiszpanii i Włoszech zanotowano wzrosty rejestracji, odpowiednio o 16,7% i 14,2% r/r. Przy niskich poziomach sprzedaży pojedyncze duże kontrakty wyraźnie manipulowały wynikami rocznymi, co było szczególnie widoczne w Hiszpanii pod koniec 2025 roku. Dzięki temu po raz pierwszy od wielu lat Hiszpania wyprzedziła Polskę w statystykach rocznych.

Patrząc na wykres rejestracji miesięcznych wyraźnie widać ich dużą zmienność. Świadczy to o wciąż problemach z utrzymaniem popytu i wskazuje na brak trwałego wzrostu. Wynik rejestracji w styczniu potwierdzają stabilizację wyników i nieznaczne ruchy w stosunku do statystyk ze stycznia 2025.



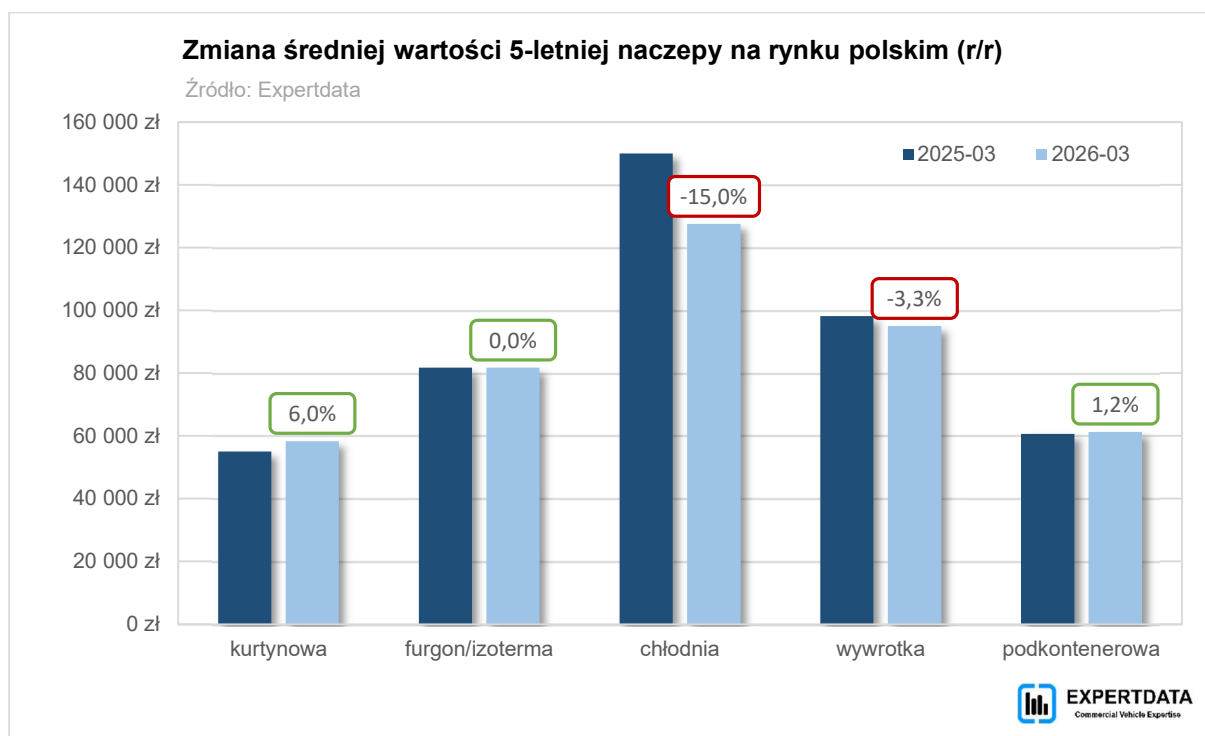
Duża konkurencja wśród producentów i rosnący, ale wciąż niezbyt wysoki popyt wywołują dużą presję na ceny nowych naczep. Szczególnie dotyczy to wywrotek, których rynek wyraźnie się załamał. Oprócz tego wydłużają się terminy dostarczenia, ponieważ producenci ograniczyli produkcję w ostatnich latach i jeszcze jej nie zwiększają, czekając na wyraźniejsze ożywienie w Europie.

Używane naczepy

Naczepy używane w 2025 roku również sprzedawały się w nierównomiernym tempie. Po tygodniach wzmożonego popytu pojawiały się okresy przestoju. Wzrastający powoli popyt na nowe naczepy, który wydłużył czas oczekiwania na nie skierował zainteresowanie przewoźników potrzebujących nowych naczep od ręki w kierunku najmłodszych używanych. W tej sytuacji ich wartości ustabilizowały się, a ilość na rynku drastycznie spadła. Aktualnie rocznych i dwuletnich naczep wyraźnie brakuje i są poszukiwane. Handel koncentruje się więc

na naczepach ok. 5-letnich i starszych, których dostępność jest znacznie większa. Naczepy w wieku 10 i więcej lat kierowane są głównie na eksport, który jest ograniczony ze względu na sankcje wobec Rosji. Dlatego ich spadek wartości jest znaczny. Dodatkowo problemy z ich odsprzedają blokują naturalną wymianę, co także ogranicza sprzedaż nowych naczep. Stąd rozwój usług odnawiania naczep i wydłużania czasu ich eksploatacji we flotach.

Aktualnie naczepy kurtynowe sprzedają nieźle i utrzymują swoje wartości rynkowe, chociaż popyt wyraźnie faluje. Zainteresowanie chłodniami jest trochę mniejsze, co też odbija się na cenach, które zauważalnie spadają. Ciekawym zjawiskiem jest wzrost zainteresowania furgonami, które do tej pory wykorzystywane były głównie przez branżę kurierską. Naczepy podkontenerowe sprzedają się słabo, ale też ich podaż jest niewielka. Największą zapaść przeżywają wywrotki. Zastój panuje zarówno w branży budowlanej, jak i rolnej. Zainteresowanie nimi jest minimalne, ale po wcześniejszych dużych spadkach wartości ich poziomy cenowe stabilizują się. Największe ruchy cenowe dotyczą aktualnie wartości wywrotek kubaturowych, masowo przecenianych przez producentów. Naczepy z ruchomą podłogą sprzedają się słabo, a najbardziej tracą na wartości 10-letnie i starsze pojazdy.

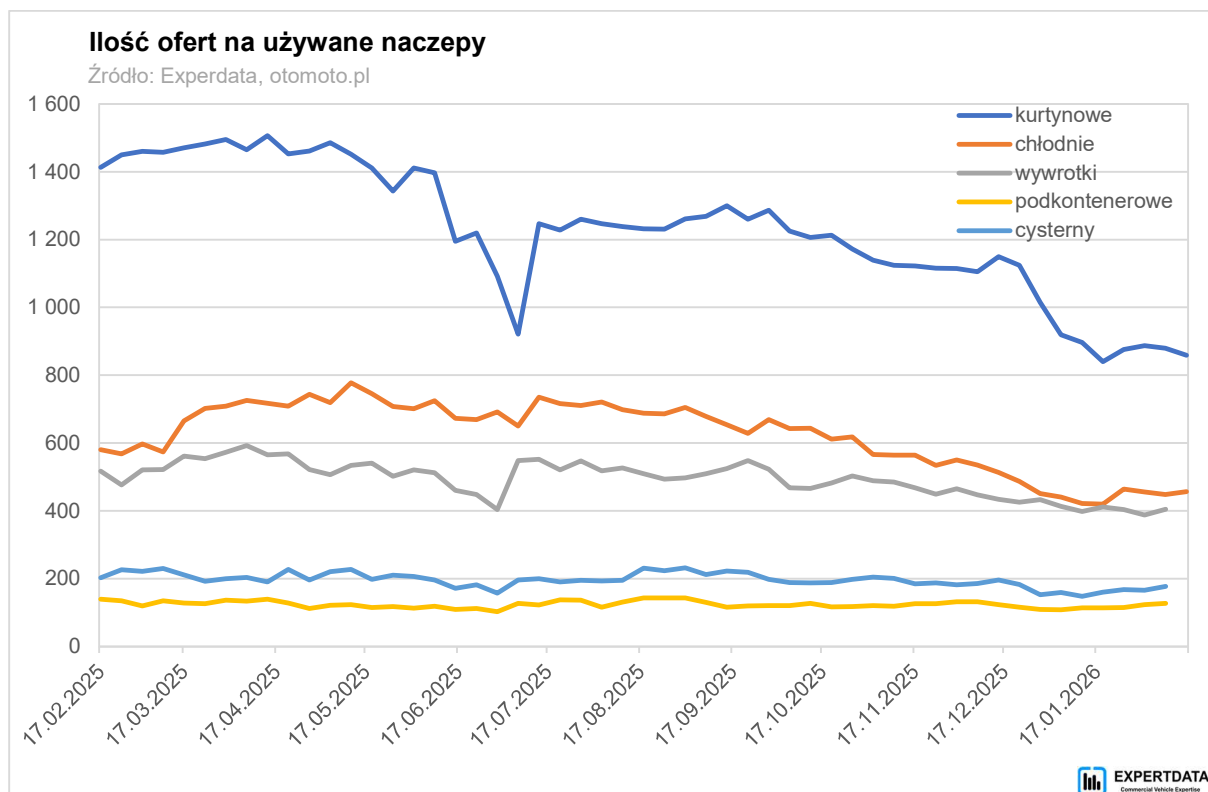


Skutkiem stabilizacji cen używanych naczep jest powstrzymanie ich spadku wartości rok do roku. 5-letnie naczepy kurtynowe są aktualnie przeciętnie o 6% więcej warte, niż przed rokiem. Furgony i naczepy podkontenerowe utrzymały poziomy wartości, a najbardziej straciły chłodnie, aż 15%. Sytuacja zaczyna przypominać tą z samochodów ciężarowych, gdzie wzrost wartości rok do roku jest również widoczny. Oznacza to odbicie od ekstremalnie niskich wartości rynkowych w 2025 roku.

W segmencie cystern sytuacja wydaje się stabilna, chociaż popyt na nie jest niewielki. Cysterny paliwowe tanieją w normalnym tempie. Duże spadki wartości naczep gazowych powoli wyhamowują. Przyczyną może być ostra zima i zwiększone zapotrzebowanie na gaz, co generuje pracę dla nich. Cysterny chemiczne i spożywcze zachowują swoje wartości, ale w poprzednich kwartałach 2025 roku zanotowały już spore spadki. Silosy także utrzymują wartość, a ich ceny w 2025 roku były wyraźnie stabilniejsze od pozostałych typów cystern.

Stoki

Stoki używanych naczep mierzone ilością ogłoszeń mocno się kurczyły w 2025 roku. Najbardziej spadła ilość ofert na naczepy kurtynowe (o 38%) i chłodnie (23%). Oznacza to wyraźny spadek podaży używanych naczep. Przy zmiennym i ograniczonym popycie wpływa to stabilizująco na ich wartość rynkową. Od początku 2026 roku widać jednak ponowny napływ używanych naczep na rynek.



Prognozy

Zmienny i nieprzewidywalny popyt na nowe i używane naczepy może lekko podnieść rejestracje nowych rok do roku i wciąż stabilizować wartość używanych. Wzrosnąć mogą notowania naczep najmłodszych ze względu na wyraźny spadek ich podaży. Stoki starszych naczep używanych przestały spadać, a należy pamiętać, że przed nami jeszcze wymiana rekordowych zakupów w okresie pandemii. Powinno to nastąpić w okresie do pięciu lat od momentu zakupu, tak więc w niedalekiej przyszłości stoki używanych naczep powinny ponownie wzrosnąć. Koniunktura w transporcie zależy jednak od rozwoju sytuacji na wojnie w Ukrainie (embargo na transport i eksport taboru do Rosji) oraz sytuacji ekonomicznej w największych krajach Unii Europejskiej, szczególnie Niemiec. Tylko wzrost gospodarczy zwiększyłby popyt na transport i w efekcie wpłynął na rynek naczep. Biorąc pod uwagę te ryzyka 2026 rok nie zapowiada się na przełomowy.

 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.