

Jak sprzedawały się opony w trzecim kwartale roku?

data aktualizacji: 2025.11.25

SPRZEDAŻ OPON W POLSCE – III KWARTAŁ 2025		
OPONY	ZMIANA %	
 OSOBOWE (W TYM SUVY I DOSTAWCZE)	+7 %	↑
 NIE-SUV	+6 %	↑
 SUV	+17 %	↑
 LEKKIE DOSTAWCZE	+0,4 %	↑
 CIĘŻAROWE	-10 %	↓
 ROLNICZE	-9 %	↓
 MOTOCYKLOWE	+30 %	↑
 PRZEMYSŁOWE	-26 %	↓

DANE: PZPO, ETRMA

 POLSKI ZWIĄZEK PRZEMYSŁU OPONIARSKIEGO

Po trzech kwartałach bieżącego roku obserwujemy utrzymanie pozytywnego trendu wzrostowego w największym segmencie rynku opon - czyli opon do samochodów osobowych. Te dane potwierdzają, że kierowcy coraz częściej wybierają produkty wysokiej jakości.

Po trzech kwartałach 2025 roku sprzedaż opon na rynek do dystrybutorów utrzymała wzrosty: ogółem zwiększyła się o +5%, w największym segmencie opon do samochodów osobowych o +3%, a do SUV aż o +19%. Większą sprzedaż notowano również w segmencie opon dostawczych +6%, rolniczych +9% i motocyklowych +18%. Natomiast spadki nadal widoczne są w segmencie opon przemysłowych -15% oraz ciężarowych -13%.

W trzecim kwartale 2025 zanotowano sprzedaż opon ogółem wzrosła o +7%, opon do samochodów osobowych o +6%, do SUV aż o +17%, dostawczych +0,4%, a motocyklowych aż o +30%. Opony do maszyn rolniczych notowały sezonowy spadek o -9%, zmalała sprzedaż w segmencie opon przemysłowych o -26% i ciężarowych o -10%.

Z perspektywy rynku europejskiego zanotowano spadki sprzedaży w segmencie opon do samochodów ciężarowych i autobusów.

- Po trzech kwartałach bieżącego roku obserwujemy utrzymanie pozytywnego trendu wzrostowego w

największym segmencie rynku opon – czyli opon do samochodów osobowych. Szczególnie dynamicznie rozwijają się także kategorie SUV oraz motocykle, które w ostatnich latach zyskują na popularności. Te dane potwierdzają, że kierowcy coraz częściej wybierają produkty wysokiej jakości, świadomie dopasowując ogumienie do rodzaju pojazdu oraz warunków użytkowania. Z drugiej strony, z niepokojem obserwujemy utrzymujące się spadki w segmentach użytkowych – przede wszystkim w oponach przemysłowych oraz ciężarowych. To obszary, w których jakość sprzętu, a więc również jakość opon, ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa, efektywności pracy i całkowitych kosztów eksploatacji. W przypadku pojazdów użytkowych czy maszyn przemysłowych ogumienie nie jest jedynie elementem eksploatacyjnym – stanowi realny czynnik wpływający na ekonomię działania całego przedsiębiorstwa. Dlatego tak ważne jest, by zarządzający flotami czy parkami maszynowymi przywiązywali większą wagę do doboru odpowiednich opon. Porządne, właściwie dobrane i regularnie serwisowane ogumienie może przynieść wymierne oszczędności – od mniejszego zużycia paliwa, przez dłuższą żywotność opon, aż po ograniczenie liczby przestojów w pracy. To inwestycja, która zwraca się nie tylko finansowo, ale też operacyjnie – wskazał Rafał Spirydon, prezes zarządu Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO).

Członkowie PZPO to najwięksi w Polsce i na świecie producenci opon. Codziennie z ich fabryk w naszym kraju wyjeżdża ponad 140 tys. opon z napisem „made in Poland” do samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów czy maszyn rolniczych i przemysłowych.

– Cieszy nas, że w ostatnich latach świadomość polskich kierowców w zakresie znaczenia odpowiedniego ogumienia wyraźnie wzrosła. Coraz więcej osób rozumie, że opony to nie tylko element wyposażenia samochodu, ale kluczowy czynnik wpływający na bezpieczeństwo, komfort jazdy i efektywność paliwową. Dane sprzedażowe w segmencie konsumenckim jednoznacznie pokazują, że Polacy coraz częściej wybierają produkty wysokiej jakości – dopasowane do warunków atmosferycznych i specyfiki użytkowania pojazdu. To bardzo pozytywny trend, który obserwujemy z dużą satysfakcją. Wciąż jednak dostrzegamy znaczną przestrzeń do rozwoju w obszarze zastosowań profesjonalnych, zwłaszcza w segmencie flotowym. W przypadku dużych flot samochodowych wybór opon często traktowany jest jako koszt konieczny, a nie inwestycja w długoterminową efektywność. Tymczasem odpowiedni dobór ogumienia, właściwa eksploatacja i regularna kontrola jego stanu mają ogromny wpływ nie tylko na bezpieczeństwo kierowców, lecz także na całkowite koszty utrzymania pojazdów – od zużycia paliwa, przez trwałość opon, aż po wydajność pracy floty. Dlatego już w najbliższym czasie planujemy publikację specjalnego poradnika dla zarządzających flotami. Zawarte w nim praktyczne wskazówki i rekomendacje pomogą menedżerom flot w podejmowaniu trafnych decyzji dotyczących ogumienia. Chcemy w przystępny sposób pokazać, jak duże znaczenie ma odpowiednie planowanie polityki oponiarskiej w firmie – zarówno z punktu widzenia bezpieczeństwa kierowców, jak i optymalizacji kosztów operacyjnych. Jesteśmy przekonani, że świadome zarządzanie ogumieniem może przynieść wymierne oszczędności i realnie wpłynąć na efektywność całego przedsiębiorstwa. Naszym celem jest wspieranie profesjonalistów w budowaniu zrównoważonych, bezpiecznych i rentownych flot, w których jakość i odpowiedzialność idą w parze z ekonomią i troską o środowisko – dodał Piotr Sarnecki, dyrektor generalny PZPO.

Europejski rynek opon

Europejski rynek opon w trzecim kwartale 2025 roku był generalnie stabilny, chociaż popyt w segmencie opon do samochodów ciężarowych i autobusów pozostał słaby. Dane za pierwsze trzy kwartały pokazują, że wolumeny opon są niższe niż w tym samym okresie w 2024 roku.

W segmencie konsumenckim sprzedaż w trzecim kwartale nie zmieniła się, a od początku roku nieznacznie spadła. Popyt na opony samochodowe wyraźnie przesunął się z opon letnich na produkty całoroczne i zimowe.

– Spadki odnotowane w segmencie opon do samochodów ciężarowych i autobusów w drugim kwartale były kontynuowane w trzecim kwartale. Sprzedaż od początku roku nieznacznie spadła, co

odzwierciedla słabą aktywność gospodarczą w całym regionie i wzrost importu opon. W kategorii opon rolniczych wolumeny są niższe niż przed pandemią, chociaż w kwartale były stabilne – powiedział Adam McCarthy, sekretarz generalny Tyres Europe.

Wymiana opon jest silnie związana z łącznym przebiegiem pojazdu. W 2025 r. w całej Europie liczba kilometrów pokonywanych przez lekkie pojazdy (samochody osobowe i samochody dostawcze) wreszcie przekroczyła poziom sprzed pandemii. Podczas gdy liczba przejechanych kilometrów przez lekkie pojazdy użytkowe (LCV) jest już znacznie wyższa niż przed pandemią, do końca 2025 roku ruch samochodowy będzie niewiele wyższy niż w 2019 r. Różnice regionalne utrzymują się, a w Europie Zachodniej liczba kilometrów przejechanych samochodem osobowym ma się w pełni odbudować w 2026 r. – na niektórych rynkach ten kamień milowy zostanie osiągnięty dopiero w 2027 lub 2028 r.

Tyres Europe jest stowarzyszeniem reprezentującym przemysł produkcyjny w Europie, promującym bezpieczną, inteligentną i zrównoważoną mobilność. Tyres Europe reprezentuje 13 członków korporacyjnych, których globalna sprzedaż stanowi 70% światowego rynku opon, w tym 8 z 10 największych liderów branży. Łącznie producenci ci utrzymują silną pozycję w Unii Europejskiej (UE) i krajach kandydujących, posiadając ponad 70 zakładów produkcyjnych i ponad 20 centrów badawczo-rozwojowych. W sumie sektor oponiarski zapewnia prawie 500 000 miejsc pracy w całej UE.

Fot. PZPO

Źródło: