



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2019

Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ - GRUDZIEŃ 2018 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Zimowy „minus” na rynku autobusów używanych sprowadzanych do Polski. Spadki w III i IV kwartale 2018 roku wyraźnie wpłynęły na skumulowany wynik, który jest zdecydowanie niższy niż w 2017 roku.

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC). W 2018 r. sprowadzono do naszego kraju 3150 autobusów, czyli o 171 szt. mniej niż rok wcześniej (-5,1%). Zdecydowaną większość pojazdów stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton.

Mimo jesienno i zimowego spowolnienia, dane potwierdzają stabilność rynku sprowadzanych używanych autobusów. Od lat krajowi przewoźnicy sprowadzają ponad 3 tys. takich pojazdów rocznie i nic nie skazuje na to, żeby się miało to w najbliższym czasie zmienić. Warto przypomnieć, że w rekordowym 2015 roku zarejestrowano 3824 szt. używanych autobusów, w 2016 r. - 3575 szt., a w 2017 r. - 3321. Te dane pokazują też, że ostatni rok wykazał stratę do poprzedniego okresu w wysokości 171 szt. (-5,1%). Rok wcześniej odnotowaliśmy spadek o 7,1%. Czy to oznacza powolny koniec dobrej passy tego segmentu rynku? Naszym zdaniem wolumen tej części wtórnego rynku będzie stopniowo maleć, ale nie należy spodziewać się tutaj żadnych gwałtownych zmian.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce styczeń - grudzień 2018 rok według segmentów

Segment		Nadwozie	1 - 12.2018		1 - 12.2017		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	35	5,0%	36	5,0%	-2,8%
	BUS>3,5T		670	95,0%	685	95,0%	-2,2%
DMC<8T	OGÓŁEM		705	100% 22,4%	721	100% 21,7%	-2,2%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	361	14,8%	382	14,7%	-5,5%
		MIĘDZYMIASTOWY	935	38,2%	1055	40,6%	-11,4%
		SZKOLNY	5	0,2%	10	0,4%	-50,0%
		TURYSTYCZNY	963	39,4%	955	36,7%	0,8%
		b.d.	181	7,4%	198	7,6%	-8,6%
DMC>=8T	OGÓŁEM		2445	100% 77,6%	2600	100% 78,3%	-6,0%
OGÓŁEM			3150	100%	3321	100%	-5,1%

Źródło: PZPM i JMK - analizy na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC)



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2019

Autobusowy grudzień

W grudniu na rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 215 rejestracji. Dla porównania - w sierpniu było ich ponad 400. To pokazuje, że polscy przewoźnicy wraz z końcem lata zakończyli intensywne przygotowywanie się do sezonu przewozów szkolnych. Grudniowy wynik jest poniżej średniej dla całego rynku z 2018 r. (262), jak i 2017 r. (277) i jednocześnie o 23 szt. niższy w porównaniu do sytuacji sprzed roku (-9,7%).

W grudniu spadek ilościowy w porównaniu z ubiegłym rokiem miał miejsce w kategorii miejskiej, gdzie zarejestrowano tylko 11 pojazdów (-17 szt. / -60,7%). Wśród minibusów sytuacja była stabilna (+2 szt. / +3,4%). W grupie międzymiastowych odnotowaliśmy wzrost (+8 szt. / +20%) i podobnie w segmencie turystycznym (+19 szt. / +40%). Warto wspomnieć, że w ostatnim miesiącu liczba pojazdów, które w momencie rejestracji nie ma podanego podrodzaju zmniejszyła się do 6 wobec 45 rok wcześniej.

Nowe kontra używane

Skumulowany rezultat rejestracji w 2018 r. wyniósł 3150 szt., czyli jest on o 171 szt. niższy niż przed rokiem (-5,1%). Dla porównania liczba nowych rejestracji autobusów w tym okresie wyniosła 2706 szt. Te dane pokazują, że w Polsce liczba zarejestrowanych nowych pojazdów w tym roku bardzo szybko zbliża się do poziomu importu używanych autobusów. W 2017 roku było ich 3321 szt., czyli o 1,4-rza więcej niż pojazdów fabrycznie nowych (2292). W 2018 roku liczba zarejestrowanych autobusów używanych była już tylko o 1,2-rza wyższa niż pojazdów fabrycznie nowych (3150 szt. do 2706 szt.). Ta różnica nie rozkłada się jednak proporcjonalnie. Największa dysproporcja panuje wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. Pierwszych od początku roku zarejestrowano ponad 13-rzy więcej niż nowych (935 szt. do 70 szt.), a tych drugich ponad 2,6-rzy więcej (963 szt. do 368 szt.).

Z kolei w kategoriach MINI i miejskiej mamy odwrotną sytuację. Od początku 2018 roku to nowe minibusy dominują nad rynkiem wtórnym, osiągając na koniec roku proporcję 1104 szt. do 705 szt. Jeszcze wyraźniejsza przewaga zarysowała się w segmencie miejskim, gdzie nowe pojazdy zdecydowanie (1145 szt.) zdecydowanie wyprzedziły używane (361 szt.) Po raz pierwszy ten pozytywny trend pojawił się w tych segmentach na koniec 2017 r. Wszystko wskazuje na to, że ta tendencja utrzyma się także i w 2019 roku.

Utrzymująca się jednak cały czas dysproporcja pomiędzy rynkiem nowych, a sprowadzanych autobusów daje nam jednoznaczną odpowiedź na pytanie, dlaczego w Polsce sprzedaż fabrycznie nowych pojazdów jest cały czas na stosunkowo niskim poziomie. Zakładając, że nasza autobusowa flota to ok. 100 tys. pojazdów to zgodnie z racjonalną polityką taborową ok. 5% z nich powinno być rocznie wymieniane na nowe. To daje potencjalną sprzedaż na poziomie 5 tysięcy szt. rocznie. W 2018 r. zakupiono 2706 nowych autobusów, a lukę w tym rachunku krajowi przewoźnicy uzupełnili liczbą 3150 używanych pojazdów, które zostały sprowadzone w zeszłym roku do Polski.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2019

Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
według roku produkcji; styczeń - grudzień 2018

sztuki

Rok produkcji	liczba	udział
2002	321	10,2%
2005	284	9,0%
2006	274	8,7%
2004	251	8,0%
2003	246	7,8%
2001	223	7,1%
2007	220	7,0%
2000	213	6,8%
2008	182	5,8%
2009	161	5,1%
2010	114	3,6%
2013	96	3,0%
1999	90	2,9%
2011	90	2,9%
inne	385	12,2%
Razem	3150	100%

Źródło: PZPM i JMK - analizy na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC)

Na czele Euro 3

Wśród sprowadzonych od początku roku autobusów dominują pojazdy z normą emisji Euro III produkowane w latach 2000 - 2004 (40%). Niemal równoważną ale drugą grupę pod względem popularności stanowiły autobusy produkowane w latach 2005 - 2009 (36% udział), czyli z emisją spalin na poziomie Euro IV. Trzecią starsze - z lat 1996-1999 z normą Euro II (6%). Najstarszy zaimportowany w tym roku pojazd został po raz pierwszy zarejestrowany w 1965 r. i jest to dwupokładowy autobus Bristol, który służy do przewozu wycieczek po Częstochowie.

Z kolei najmłodszy sprowadzony pojazd to ukraiński ZAZ A10 z 2018 r. Generalnie grupę dwóch „prawie nowych” roczników stanowią 68 pojazdów (47 szt. z 2018 r. i 21 szt. z 2017 r). Dla porównania w 2017 r. zarejestrowano 58 „prawie nowych” autobusów wyprodukowanych w ostatnich dwóch latach (31 szt. z 2017 r. i 27 szt. z 2016 r.), a w całym 2016 r. była to suma 101 szt., z roczników 2016 (54) i 2015 (47).

Segment po segmentie

Analiza tegorocznych skumulowanych wyników według poszczególnych segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- autobusy turystyczne to najważniejszy segment dla autobusów używanych w Polsce. W 2018 r. w tej kategorii odnotowano 963 rejestracje, czyli o 8 szt. więcej (+0,8%) niż przed rokiem. Jednak od końca ub.r. nieco mniejsza część pojazdów niż poprzednio, przy rejestracji nie ma wypełnionego pola podrodzaju i w związku z tym nie jest przypisana do żadnego segmentu. Jeśli uwzględnić, że



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2019

część z nich można byłoby przypisać do kategorii turystycznej, to rejestracje w tej kategorii pewnie przekroczyłyby 1000 szt.. Co ważne, w segmencie turystycznym rejestrowane są stosunkowo najmłodsze roczniki na całym rynku;

- autobusy międzymiastowe to druga strategiczna kategoria sprowadzanych pojazdów z wtórnego rynku, która jednak z miesiąca na miesiąc traci na znaczeniu. Mimo to cały czas stanowi dużą i realną konkurencję dla analogicznego segmentu wśród fabrycznie nowych pojazdów. W 2018 r. zarejestrowano tutaj 935 międzymiastowych autobusów (-120 szt. / -11,4%). Spadek ten mógłby być mniejszy, gdyby część pojazdów nieoznaczonych zaliczyć do tej kategorii.

- autobusy MINI – w 2018 roku do Polski sprowadzono 705 używanych minibusów, czyli o 16 szt. mniej (-2,2%) niż przed rokiem. To obok pojazdów miejskich jedna z dwóch kategorii, gdzie rejestruje się więcej nowych niż używanych pojazdów;

- autobusy miejskie – sprzedaż w tym segmencie napędzają nie tylko zakupy prywatnych przewoźników, ale także samorządowe spółki, które w ten sposób doraźnie odnawiają swój tabor. Łącznie w 2018 r. ta kategoria osiągnęła poziom 361 szt. (-21 szt. / -5,5%) i należy do najsłabszych na rynku sprowadzanych używanych pojazdów.

Dodajmy, że w całym ub. roku polscy przewoźnicy zarejestrowali też pięć używanych autobusów szkolnych (i to czterech różnych marek), podczas gdy rok wcześniej 11 szt.. W 2018 roku liczba autobusów bez podanego podrodzaju wyniosła 181 szt. względem 198 w 2017 roku.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce, styczeń -grudzień 2018 rok

Pozycja	Marka	sztuki				Zmiana % r/r
		1 - 12.2018		1 - 12.2017		
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	922	29,3%	958	28,8%	-3,8%
2	IVECO-IRISBUS	388	12,3%	329	9,9%	17,9%
3	SETRA	347	11,0%	373	11,2%	-7,0%
4	MAN	243	7,7%	234	7,0%	3,8%
5	VDL	157	5,0%	205	6,2%	-23,4%
6	KAROSA	144	4,6%	152	4,6%	-5,3%
7	RENAULT	141	4,5%	183	5,5%	-23,0%
	inni	808	25,7%	887	26,7%	-8,9%
	OGÓŁEM	3150	100%	3321	100%	-5,1%

Źródło: PZPM i JMK - analizy na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC)

Lista rankingowa marek

Wyniki z 2018 r. potwierdzają, że marka Mercedes-Benz podobnie, jak przed rokiem jest zdecydowanym liderem na rynku sprowadzanych do Polski, używanych autobusów. W ubiegłym roku zarejestrowano łącznie 922 szt. z logo niemieckiego producenta (-36 szt. / -3,8% w porównaniu z 2017 r.) Mercedes zajmuje 29,3% w rynku, co oznacza udział o 0,5 pkt proc więcej niż rok wcześniej. Z tej grupy największa część autobusów reprezentowała kategorię MINI - 350 szt., gdzie marka ma 50% udział. To efekt cały czas dużego popytu na takie konstrukcje jak Sprinter czy Vario, dzięki którym Mercedes-Benz zajmuje tutaj niekwestionowaną pozycję lidera.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 stycznia 2019

Najwięksi konkurenci Mercedesa w segmencie MINI – Iveco, Volkswagen i Renault są cały czas z tyłu. Niemiecka marka zajmuje też pierwsze miejsce wśród konstrukcji miejskich (126) - z najpopularniejszymi modelami typu Mercedes O405 czy nowszym Citaro. Mercedes-Benz jest też liderem wśród autobusów międzymiastowych (223), gdzie cały czas sporą popularnością cieszą się egzemplarze typu O407, O408, Conecto czy Integro. Z kolei w kategorii turystycznej Mercedes ma drugie miejsce z wynikiem 184 rejestracji i modelami Turismo czy Tourino.

W 2018 r. drugą pozycję na wtórnym rynku nie ma już tradycyjnie marka Setra, ale Iveco, które awansowało na pozycję wicelidera z trzeciego miejsca. To spore zaskoczeniem, gdyż do tej pory włoska marka nie stawała na rynkowym podium w Polsce. Szybki awans w rankingu Iveco zawdzięcza przejęciu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. Do tego dochodzi rosnący import minibusów tej marki. W zeszłym roku producent odnotował 388 rejestracji (+59 szt. / +17,9%), co zapewniło mu udział powyżej 12% (+2,4 pkt. proc.) Było to możliwe dzięki dobrym wynikom sprzedaży w kategoriach – MINI (153), międzymiastowej (126) i turystycznej (76).

Setra - na trzecim miejscu - ma 347 rejestracji, czyli o 26 szt. mniej niż przed rokiem (-7%). Taki rezultat zapewnił marce udział w rynku na poziomie 11% (-0,2 pkt proc). Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, przekroczyli 40% łącznego udziału na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów. Legendarny producent autokarów z Ulm zajął pierwsze miejsce w kategorii pojazdów turystycznych (193) i czwarte w międzymiastowej (108), a najczęściej sprowadzane konstrukcje z logo Setra to turystyczne egzemplarze S 415 GT-HD i S 415 HD oraz międzymiastowy model S 315 UL.

W tym roku najaktywniej liderów próbują dogonić dwie marki – MAN i VDL. Pierwsza z nich zamknęła rok 2018 z wynikiem 243 szt. (+9 szt. / +3,8%). MAN tradycyjnie najlepsze rezultaty odnotował w kategorii turystycznej (83) i miejskiej (75) oraz międzymiastowej (72), gdzie wzmocnił w ostatnim roku swoją obecność. Wszystko, to ugruntowało jego udział w rynku, który wyniósł 7,7%. Z kolei VDL osiągnął niższy wynik (-23%) niż przed rokiem - 157 rejestracji (głównie w segmencie turystycznym) i 5% udział w rynku. Wymienione dwie ostatnie firmy to najważniejsi pretendenci do zajęcia miejsce po marce Renault, która z racji obecności już tylko na wtórnym rynku będzie z roku na rok tracić tutaj swoje udziały.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest największą polską organizacją pracodawców branży motoryzacyjnej, zrzeszającą oficjalnych producentów i przedstawicieli producentów pojazdów samochodowych, autobusów, ciężarówek, samochodów osobowych i dostawczych a także motocykli, motorowerów oraz producentów nadwozi w Polsce. Jako członek Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA oraz Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motocykli ACEM, PZPM reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.

■ 3M Poland ■ AC S.A. ■ AGT Europe Automotive Import ■ Almot ■ British Automotive Polska ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Opel Poland ■ Gruau Polska ■ Harley Davidson C&EE ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Isuzu Automotive Polska ■ Iveco Poland ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Logistics Europe ■ Mercedes-Benz Polska ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motorland ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Scania Polska ■ Scooter ■ Sitech ■ Ssangyong Motors Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Terberg Matec Polska ■ Toyota Motor Poland ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ The European Van Company ■ Valeo Autosystemy ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Polska ■ ZIPP ■