



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 czerwca 2018

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

W maju br. rynek autobusów używanych sprowadzanych do Polski wyszedł „na plus”. Skumulowany wynik jest znowu nieznacznie wyższy niż rok wcześniej.

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC). W maju 2018 r. sprowadzono do Polski 277 szt. używanych autobusów, czyli o 5 szt. więcej niż rok temu (+1,8%).

Skumulowany rezultat rejestracji na rynku sprowadzanych, używanych autobusów jest stabilny. Od stycznia do maja br. sprowadzono łącznie 1413 autobusów, czyli o 20 szt. więcej niż w analogicznym okresie 2017 r. (+1,3%). Zdecydowaną większość stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton.

Majowe dane potwierdzają niezwykle stabilność i potencjał rynku wtórnego. Od 6 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 254 szt. (-7,1%). Rok wcześniej odnotowaliśmy spadek o 6,5%. Czy to oznacza definitywny koniec dobrej passy tego segmentu rynku? Naszym zdaniem wolumen tej części wtórnego rynku będzie stopniowo maleć, ale nie należy spodziewać się żadnych gwałtownych zmian.

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

sztuki

Segment	Nadwozie	1 - 5.2018		1-5.2017		Zmiana % r/r	
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %		
	BUS<=3,5T	8	2,9%	17	6,1%	-52,9%	
	BUS>3,5T	265	97,1%	263	93,9%	0,8%	
DMC<8T	OGÓŁEM	273	100% 19,3%	280	100% 20,1%	-2,5%	
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	161	14,1%	135	12,1%	19,3%
		MIĘDZYMIASTOWY	333	29,2%	401	36,0%	-17,0%
		SZKOLNY	3	0,3%	1	0,1%	200,0%
		TURYSTYCZNY	512	44,9%	515	46,3%	-0,6%
		b.d.	131	11,5%	61	5,5%	114,8%
	OGÓŁEM	1140	100% 80,7%	1113	100% 79,9%	2,4%	
	OGÓŁEM	1413	100%	1393	100%	1,4%	

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 czerwca 2018

Autobusowy maj

W piątym miesiącu roku na rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 277 rejestracji. To wynik na poziomie średniej dla całego rynku z 2017 r. (277) i jednocześnie wynik o 5 szt. wyższy w porównaniu do sytuacji sprzed roku (+1,8%). Największy ilościowy wzrost w porównaniu z ubiegłym rokiem odnotowaliśmy w strategicznej kategorii turystycznej, gdzie zarejestrowano 128 pojazdów (+17 szt. / +15,3%). Plus pojawił się także wśród autobusów miejskich, gdzie sprowadzono o 2 egzemplarze więcej niż przed rokiem (+2,9%). W segmencie MINI-busów odnotowano wynik niższy przed rokiem (-3 szt. / -6,8%), natomiast pojazdy międzymiastowe (-14 szt. / -18,9%) wypadły zdecydowanie poniżej rezultatu z ub.r. Na koniec warto wspomnieć, że w ostatnim miesiącu liczba pojazdów, które w momencie rejestracji nie ma podanego podrodzaju lekko zwiększyła się do 9 wobec 7 rok wcześniej.

Nowe kontra używane

Skumulowany rezultat rejestracji od stycznia do maja wynosi 1413 szt., czyli jest o 20 szt. wyższy niż przed rokiem (+1,3%). Dla porównania liczba nowych rejestracji autobusów w tym okresie wyniosła 1191 szt. Te dane pokazują, że w Polsce liczba zarejestrowanych nowych pojazdów w Polsce powoli zbliża się do poziomu importu używanych autobusów. W ubiegłym roku było ich 3321 szt. czyli o 1,4-rza więcej niż pojazdów fabrycznie nowych (2297). Podobna tendencja panuje na początku br. i teraz liczba zarejestrowanych autobusów używanych jest niecałe 1,2-rza wyższa niż pojazdów fabrycznie nowych (1413 szt. do 1191 szt.). Największa dysproporcja panuje wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. Pierwszych od początku roku zarejestrowano ponad 10-rzy więcej niż nowych (333 szt. do 32 szt.), a tych drugich blisko 1,9-rzy więcej (512 szt. do 268 szt.). Z kolei w kategoriach MINI i miejskiej mieliśmy odwrotną sytuację. Tutaj od początku roku dominują nowe minibusy (449 szt. do 273 szt.) oraz nowe autobusy miejskie (424 szt. do 161 szt.) Po raz pierwszy taki trend pojawił się w tych segmentach na koniec 2017 r.

Cały czas jednak istnieje dysproporcja pomiędzy rynkiem nowych, a sprowadzanych autobusów. Daje ona 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 2017 r. zakupiono 2297 nowych autobusów, a lukę w tym rachunku krajowi przewoźnicy uzupełnili liczbą 3321 używanych pojazdów, które zostały sprowadzone w zeszłym roku do Polski.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 czerwca 2018

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

Rok produkcji	liczba	udział
2006	153	10,8%
2002	133	9,4%
2005	124	8,8%
2007	107	7,6%
2004	102	7,2%
2003	102	7,2%
2000	100	7,1%
2001	89	6,3%
2009	81	5,7%
2008	77	5,4%
2010	50	3,5%
1999	47	3,3%
2011	44	3,1%
2013	43	3,0%
inne	161	11,4%
Razem	1413	100%

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

Na czele Euro 3

Wśród sprowadzonych od początku roku autobusów zaczęły dominować pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005 – 2009 (38%). Niemal równoważną ale już drugą grupę pod względem popularności stanowiły autobusy produkowane w latach 2000-2004 (37% udział), czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. 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 najmłodszych roczników stanowią 24 pojazdy (16 szt. z 2018 r. i 8 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 segmencie

Czas na analizę tegorocznych skumulowanych wyników według poszczególnych segmentów funkcjonalnych. Przedstawia się ona następująco:

- autobusy turystyczne to najważniejszy segment dla autobusów używanych w Polsce. W ciągu 5 miesięcy br. w tej kategorii odnotowano 512 rejestracji, czyli o 3 szt. mniej niż przed rokiem. Jednak od końca ub.r. większa część pojazdów niż poprzednio, przy rejestracji nie ma



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 czerwca 2018

wypełnionego pola podrodzaju i w związku z tym nie jest przypisana do żadnego segmentu. Jeśli uwzględnić, że część z nich można byłoby przypisać do kategorii turystycznej, to jej poziom byłby znacznie wyższy. Co ważne, tutaj rejestrowane są stosunkowo najmłodsze roczniki na całym rynku; - autobusy międzymiastowe to aktualnie tracąca na znaczeniu kategoria rynku wtórnego, która do tej pory była tu strategiczną podporą. Mimo to stanowi dużą konkurencję dla analogicznego segmentu wśród fabrycznie nowych pojazdów. W okresie styczeń-maj 2018 r. zarejestrowano 333 międzymiastowe pojazdy (-68 szt. / -17%). Spadek ten mógłby być o ok. połowę punktów proc. mniejszy, gdyby część pojazdów nieoznaczonych zaliczyć do tej kategorii.

- autobusy MINI – w ciągu 5 miesięcy 2018 r. sprowadzono do Polski 273 używane minibusy, czyli o 7 szt. (-2,5%) mniej 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 na początku br. ta kategoria osiągnęła poziom 135 szt. (+26 szt. / +19,3%) i chociaż, jako jedyna osiągnęła wyraźny wzrost, jednocześnie należy do najsłabszych na rynku sprowadzanych używanych autobusów .

Dodajmy, że na początku roku polscy przewoźnicy zarejestrowali też trzy używane autobusy szkolne (i to trzech różnych marek), podczas gdy rok wcześniej tylko jeden.

Od początku roku liczba autobusów bez podanego podrodzaju wyniosła po maju 131 szt. względem 61 w tym samym czasie rok wcześniej.

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

Pozycja	Marka	sztuki				Zmiana % r/r
		1 - 5.2018		1-5.2017		
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	404	28,6%	400	28,7%	1,0%
2	SETRA	171	12,1%	159	11,4%	7,5%
3	IVECO-IRISBUS	170	12,0%	134	9,6%	26,9%
4	MAN	106	7,5%	108	7,8%	-1,9%
5	VDL	105	7,4%	96	6,9%	9,4%
6	RENAULT	71	5,0%	78	5,6%	-9,0%
	inni	386	27,3%	418	30,0%	-7,7%
	OGÓŁEM	1413	100%	1393	100%	1,4%

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

Lista rankingowa marek

Wyniki za okres styczeń-maj 2018 r. potwierdzają, że marka Mercedes-Benz podobnie, jak przed rokiem jest zdecydowanym liderem na rynku sprowadzanych, używanych autobusów do Polski. W tym roku zarejestrowano tutaj łącznie 404 szt. z logo niemieckiego producenta (+4 szt. / +1% w porównaniu z analogicznym okresem 2017 r.) Mercedes zajmuje 28,6% w rynku, co oznacza udział o -0,1 pkt proc mniej niż rok wcześniej. Z tej grupy największa część autobusów reprezentowała kategorię MINI - 132 szt., gdzie marka ma niemal 50% udział. To efekt cały czas dużego popytu na takie konstrukcje jak Sprinter czy Vario, dzięki którym Mercedes-Benz zajmuje



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 czerwca 2018

tutaj niekwestionowaną pozycję lidera. Najwięksi konkurenci Mercedesa w segmencie MINI – Iveco, Renault i Volkswagen są cały czas z tyłu, zajmując odpowiednio 24,5%, 9,5% i 8,8% w tej części rynku. Mercedes-Benz jest także liderem wśród autobusów międzymiastowych (85), gdzie cały czas sporą popularnością cieszą się egzemplarze typu O407, O408, Conecto czy Integro. Niemiecka marka zajmuje też pierwsze miejsce wśród konstrukcji miejskich (64) - z najpopularniejszymi modelami typu Mercedes O405 czy nowszym Citaro. Z kolei w kategorii turystycznej Mercedes ma drugie miejskie z wynikiem 95 rejestracji i modelami Turismo czy Tourino.

Setra - na drugim miejscu - ma 171 rejestracji, czyli o 12 szt. więcej niż przed rokiem (-7,5%). Taki rezultat zapewnił marce udział w rynku na poziomie 12,1% (+0,7 pkt proc). Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają ok. 40% łącznego udziału na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów. Legendarny producent autokarów z Ulm zajął pierwsze miejsce w kategorii pojazdów turystycznych (101) i trzecie w międzymiastowej (40), a najczęściej sprowadzane konstrukcje z logo Setra to turystyczne egzemplarze S 415 GT-HD i S 415 HD oraz międzymiastowy model S 315 UL.

Trzecie miejsce Iveco, które zarejestrowało tylko jeden autobus mniej to spore zaskoczenie, gdyż do tej pory włoska marka nie stawała na rynkowym podium w Polsce. Szybki awans w rankingu Iveco zawdzięcza przejściu 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 2018 r. producent odnotował 170 rejestracje (+36 szt. / +26,8%), co zapewniło mu 12% udział (+2,4 pkt. proc.). Było to możliwe dzięki dobrym wynikom sprzedaży w kategoriach – MINI (67), międzymiastowej (43) i turystycznej (40).

Na początku br. najaktywniej liderów próbowały dogonić dwie marki – MAN i VDL, które zamknęły 5 miesięcy br. z wynikiem 106 i 86 szt. odpowiednio Dla MAN, który głównie sprzedaje w kategorii turystycznej (45) i miejskiej (33) to spadek o 2 szt. (-1,8%), a dla VDL - który przede wszystkim obecny jest w segmencie turystycznym (60) - to wzrost o 1 szt. (-1,1%).

Wymienione trzy 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 ■ Citroën Polska ■ 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 ■ Peugeot Polska ■ 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 ■ Tramp ■ The European Van Company ■ Valeo Autosystemy ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Polska ■ ZIPP ■