



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 23.07.2019 GODZ. 00:01

Warszawa, 22 lipca 2020

**Pierwsze rejestracje autobusów używanych
STYCZEŃ – CZERWIEC 2020 roku
Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów**

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC). W I połowie 2020 roku sprowadzono do Polski łącznie 983 używanych autobusów, czyli o 552 szt. r/r mniej niż rok wcześniej (-36%). Wśród sprowadzonych pojazdów największą liczbę stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton (82%).

Jaki wpływ na rynek wtórny wywarła epidemia COVID-19 najlepiej pokazuje miesięczny przegląd rejestracji: w styczniu sprowadzono do naszego kraju 315 szt. używanych autobusów, w lutym 254 szt., w marcu 178 szt., w kwietniu 32 szt., w maju 69 szt., a w czerwcu już 135 szt. Jak widać ta część autobusowego rynku szybko sobie radzi z kryzysem i najgorszy moment mamy już sobą, na co wskazuje wzrost importu między czerwcem a majem (+66 szt. / +95,7%). To kontynuacja szybkiego powrotu wtórnego rynku do normalności, czego zapowiedź mieliśmy już w maju, kiedy różnica w stosunku do kwietnia wyniosła +37 szt. /+116%).

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce
styczeń - czerwiec, 2020 rok
według segmentów**

sztuki

Segment		Nadwozie	1-6.2020		1-6.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	10	5,6%	13	4,6%	-23,1%
	BUS>3,5T		167	94,4%	268	95,4%	-37,7%
DMC<8T	OGÓŁEM		177	100% 18,0%	281	100% 18,3%	-37,0%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	134	16,6%	192	15,3%	-30,2%
		MIĘDZYMIASTOWY	353	43,8%	445	35,5%	-20,7%
		SZKOLNY		0,0%	6	0,5%	-100,0%
		TURYSTYCZNY	288	35,7%	561	44,7%	-48,7%
		b.d.	31	3,8%	50	4,0%	-38,0%
	OGÓŁEM		806	100% 82,0%	1254	100% 81,7%	-35,7%
OGÓŁEM			983	100%	1535	100%	-36,0%

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

Autobusowy czerwiec

W czerwcu br. na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 135 rejestracji, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza spadek o 25 szt. (-15,6%). To świadczy o zdecydowanie lepszej kondycji tej części rynku w porównaniu z wcześniejszymi miesiącami br., kiedy obserwowaliśmy dużo głębsze spadki r/r - w maju o 184 szt. (-72,7% r/r) i w kwietniu o 306 szt. (-90,5% r/r).



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 23.07.2019 GODZ. 00:01

Warszawa, 22 lipca 2020

Dane z ostatnich dwóch miesięcy pokazują, że polscy przewoźnicy ponownie uruchomili zakupy używanych autobusów, a w kategoriach funkcjonalnych zagościł pierwszy „plus”. Jako pierwszy dodatni wynik po pandemii odnotował strategiczny segment międzymiastowych autobusów, gdzie w czerwcu zarejestrowano 46 pojazdów (+6 szt. / +15% r/r). Naszym zdaniem należy to odebrać, jako odpowiedź rynku na kolejny nabór wniosków do rządowego Funduszu Rozwoju Połączeń Autokarowych, który przy umowach na rok i bez żadnych wymagań w zakresie techniki, czy wieku pojazdów faworyzuje właśnie rynek wtórny. Natomiast „minusy” cały czas mamy zarówno w segmencie MINI (-10 szt. / -26,3% r/r), wśród autobusów miejskich (-9szt. / -28,1% r/r) i pojazdów turystycznych (-15 szt. / -32,6% r/r).

Od początku roku

Od lat przewoźnicy sprowadzają do naszego kraju ponad 3 tys. używanych autobusów rocznie i dopiero pandemia powstrzymała ten trend. Warto przypomnieć, że w rekordowym 2015 roku zarejestrowano w Polsce aż 3824 szt. używanych autobusów; w 2016 r. - 3575 szt., w 2017 r. - 3321, w 2018 r. - 3150 szt., a w 2019 r. - 3233 szt. To najlepiej pokazuje, jak silny jest wtórny rynek autobusów w Polsce i jesteśmy pewni, że po ustaniu obostrzeń w transporcie, ta gałąź gospodarki szybko wróci do formy. Na pewno szybciej, niż autobusy fabrycznie nowe.

W I połowie br. sprowadzono do Polski łącznie 983 używane autobusy, czyli o 552 szt. mniej niż przed rokiem (-36% r/r). Po maju było ich o 527 szt. mniej niż przed rokiem (-32,3% r/r), co pokazuje, że w ubiegłym roku o tej porze rynek przywożonych, używanych autobusów mocno rósł w górę. Teraz mamy powolne wyhamowywanie spadku miesiąc po miesiącu, ale do odbudowy dotychczasowej kondycji jeszcze daleko.

Nowe kontra używane

Porównując tegoroczny rynek sprowadzanych, używanych autobusów (983) z rynkiem nowych (697) widać wyraźnie, że cały czas „góram” są pojazdy używane. Spodziewamy się, że taka sytuacja utrzyma się do końca roku, a dodatkowo – po ustaniu pandemii – rynek wtórny jeszcze wzmocni swoją przewagę. Przewoźnicy będą szukali tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import starszych i nieekologicznych pojazdów.

Różnica między rynkiem nowych, a sprowadzanych z rynku wtórnego wynosi obecnie 286 szt. czyli jest nieznacznie mniejsza niż po maju (290 szt.) i po kwietniu (318 szt.)

Dla porównania w całym ub.r. sprowadzono do Polski o 30% więcej używanych autobusów z zagranicy niż sprzedano nowych. Po 6 miesiącach br. wskaźnik ten wynosi 41%.

Oczywiście nadal istnieją duże różnice pomiędzy poszczególnymi segmentami. Największa dysproporcja - na korzyść rynku wtórnego - panuje niezmiennie wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. W pierwszym z nich, w okresie styczeń-czerwiec 2020 r., zarejestrowano ponad 23-razy więcej niż nowych (353 szt. do 15 szt.), a w drugim ponad 5-razy więcej (288 szt. do 54 szt.).

Z kolei w kategorii MINI mamy odwrotną sytuację. Nowe minibusy przewyższają rynek sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 298 szt. do 177 szt. Podobny trend panuje w segmencie nowych autobusów miejskich, których kupujemy więcej fabrycznie nowych (330) niż sprowadzanych używanych (134).



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 23.07.2019 GODZ. 00:01

Warszawa, 22 lipca 2020

Utrzymująca się cały czas duża dysproporcja pomiędzy nowymi i używanymi autokarami daje nam jednoznaczną odpowiedź na pytanie, dlaczego w Polsce sprzedaż fabrycznie nowych tych pojazdów jest na stosunkowo niskim poziomie. Zakładając, że nasza cała 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 2019 r. zakupiono 2478 nowych autobusów, a lukę w tym rachunku uzupełnili przewoźnicy liczbą 3233 używanych pojazdów, które zostały sprowadzone do Polski.

Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
według roku produkcji; styczeń - czerwiec, 2020

sztuki

Rok produkcji	liczba	udział
2005	111	11,3%
2004	91	9,3%
2003	82	8,3%
2008	78	7,9%
2009	72	7,3%
2010	65	6,6%
2007	61	6,2%
2006	56	5,7%
2001	49	5,0%
2002	47	4,8%
2013	47	4,8%
2011	45	4,6%
2012	38	3,9%
2000	24	2,4%
inne	117	11,9%
Razem	983	100%

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

Na czele Euro 4

Wśród sprowadzonych od początku roku autobusów dominują pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005 - 2009 (39% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły autobusy produkowane w latach 2000 - 2004 (30% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Trzecią młodszą z produkcji lat 2010-2020 (28% udział). Starsze – z lat 1996-1999 z normą Euro II zajęły 3%.

Aktualnie najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest historyczny model Renault TN6A z 1933 r., który sprowadziło MZA Warszawa w ramach świętowania 100 lat warszawskich autobusów. Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to modele ZAZ A10 i MAZ 203 z 2020 r. Generalnie grupę "prawie nowych" roczników stanowi obecnie 27 autobusów (20 szt. z rokiem produkcji 2020 i 7 szt. z rokiem produkcji 2019). Można spodziewać się, że takich pojazdów jeszcze przybędzie. W całym 2019 r. była to grupa 94 egzemplarzy, w tym 60 szt. z rocznika 2019 i 34 szt. z rocznika 2018 r. Dla porównania w całym 2018 r. takich pojazdów było tylko 3 szt. (1 szt. z 2018



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 23.07.2019 GODZ. 00:01

Warszawa, 22 lipca 2020

r. i 2 szt. z 2017 r.); w 2017 r. 8 szt. (2 szt. z 2017 r. i 6 szt. z 2016 r.), a w 2016 r. była to suma aż 101 szt. (z roczników 2016 (54) i 2015 (47)).

Segment po segmencie

Analiza wyników po I połowie br. według poszczególnych segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- autobusy międzymiastowe to najważniejsza kategoria sprowadzanych pojazdów z wtórnego rynku w Polsce, gdzie rejestruje się najstarsze i najmniej ekologiczne pojazdy. Paradoksalnie w 2019 r., dzięki rządowemu Funduszowi Rozwoju Przewozów Autobusowych, zaczęła ona ponownie nabierać na znaczeniu i cały czas stanowi potężną konkurencję dla analogicznego segmentu wśród fabrycznie nowych pojazdów. Teraz - w trakcie pandemii – również ten segment się skurczył, ale najmniej z spośród wszystkich segmentów w tej części wtórnego rynku. W czerwcu sprowadzono tutaj 46 autobusów (najwięcej spośród wszystkich kategorii), w maju – 25 szt., a w „czarnym” kwietniu – 15 szt. Natomiast w okresie styczeń-czerwiec br. mamy łącznie 353 szt. takich autobusów (-92 szt. / -20,7% r/r), czyli najwięcej ze wszystkich kategorii na tegorocznym rynku wtórnym. Najlepiej sprzedający się w tym roku tutaj model to Iveco/Karosa Recreo (37).

- autobusy turystyczne to drugi strategiczny segment dla rynku autobusów używanych w Polsce, ale teraz – podobnie jak segment nowych autokarów – ta kategoria przeżywa spore problemy. W czerwcu odnotowaliśmy tutaj import 31 autobusów, natomiast w maju - 20 szt. , a w kwietniu tylko 9 pojazdów. Od początku 2020 r. mamy tutaj 288 rejestracji, czyli aż o 273 szt. mniej (-48,7% r/r) niż przed rokiem. Co warto podkreślić, w tym segmencie rejestrowane są najmłodsze roczniki na całym wtórnym rynku. Najlepiej sprzedający się w tym roku sprowadzany używany autokar, to Mercedes-Benz Tourismo (43).

- autobusy MINI – od początku br. do kraju sprowadzono 177 szt. używanych minibusów, czyli o 104 szt. mniej (-37% r/r) niż przed rokiem. To jeden z najbardziej stabilnych segmentów wtórnego rynku i jednocześnie obok pojazdów miejskich jedna z dwóch kategorii w Polsce, gdzie rejestruje się więcej nowych niż używanych pojazdów. Najlepiej sprzedający się model w tej kategorii to niezmiennie Mercedes-Benz Sprinter (53).

- autobusy miejskie to zdecydowanie najślabsza kategoria wśród używanych autobusów, ale w 2019 roku i na początku 2020 r. obserwowaliśmy tutaj sporą dynamikę i wzrost importu. Istnieje duża szansa, że ta kategoria szybko powróci do tego trendu. Sprzedaż w tym segmencie napędzają nie tylko zakupy prywatnych przewoźników, ale także samorządowe spółki, które w ten sposób doraźnie odnawiają swój tabor. W ciągu 6 miesięcy br. kategoria ta osiągnęła poziom 134 szt., czyli o 58 szt. mniej niż przed rokiem (-30,2% r/r). Najlepiej sprzedający się w tym roku model na miejskim wtórnym rynku to Solaris Urbino 12 (20).

Dodajmy, że polscy przewoźnicy zarejestrowali też na początku 2019 roku sześć używanych autobusów szkolnych, podczas gdy w tym roku żadnego.



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 23.07.2019 GODZ. 00:01

Warszawa, 22 lipca 2020

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce, styczeń - czerwiec, 2020 rok

Pozycja	Marka	1-6.2020		1-6.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	213	21,7%	400	26,1%	-46,8%
2	IVECO	174	17,7%	203	13,2%	-14,3%
3	SETRA	117	11,9%	177	11,5%	-33,9%
4	MAN	83	8,4%	157	10,2%	-47,1%
5	VDL BOVA	51	5,2%	95	6,2%	-46,3%
6	TEMSA	41	4,2%	50	3,3%	-18,0%
	inni	304	30,9%	38	2,5%	700,0%
	OGÓLEM	983	100%	1535	100%	-36,0%

sztuki

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

Lista rankingowa marek

Na początku 2020 r. zdecydowanym liderem na rynku sprowadzanych do Polski, używanych autobusów została marka Mercedes-Benz. Zarejestrowano łącznie 213 szt. pojazdów z logo niemieckiego producenta (-187 szt. /-46,8% r/r w porównaniu z sytuacją sprzed roku). Mercedes zajmuje 21,7% rynku, co oznacza udział o 4,4 pkt proc. mniejszy niż rok wcześniej.

Na drugiej pozycji znajduje się Iveco z liczbą 174 rejestracji, czyli o 29 szt. mniej niż przed rokiem (-14,3% r/r). Taki rezultat zapewnił marce 18% udział w rynku (+4,5 pkt proc.) Wysoką pozycję w rankingu Iveco zawdzięcza przejściu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. Dodajmy, że w okresie styczeń-czerwiec do Polski sprowadzono też 33 pojazdy marki Renault i 25 autobusów pod marką Karosa, przejętych całkowicie przez koncern Iveco.

Trzecie miejsce na wtórnym rynku autobusowym w Polsce zajmuje Setra z liczbą 117 rejestracji (-60szt. /-33,9% r/r) i udziałem 11,9% - czyli o 0,4 pkt. proc. więcej niż przed rokiem. To się nazywa stabilność! Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają ponad 33% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (83) i VDL (51).

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 ■ 4 CV MOBILE ■ AC S.A. ■ AGT Europe Automotive Import ■ Almot ■ British Automotive Polska ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Harley Davidson C&EE ■ Henschel Engineering Automotive ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KFB Acoustics ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Logistics Europe ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motorland ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Scania Polska ■ Scooter ■ 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 ■