



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2022

Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ – LUTY 2022 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W okresie styczeń-luty 2022 roku sprowadzono do Polski 468 używanych autobusów, czyli aż o 155 szt. więcej niż rok wcześniej (+49,5% r/r). To kolejny, już 12. miesiąc nieprzerwanego wzrostu w tej części wtórnego rynku, który imponuje swoją dynamiką. W ubiegłym roku do Polski sprowadzono aż 2751 autobusów, z czego ponad połowa ma więcej niż 13 lat. Od początku br. jest to wynik 468 egzemplarzy. Dla porównania – rynek nowych autobusów zamknął ubiegły rok sumą 1362 szt., a teraz mamy zaledwie na nim 188 rejestracji. W znacznej mierze – w segmentach turystycznym i międzymiastowym – jest to „zasługa” wysokiej dynamiki sprzedaży na rynku wtórnym

Autobusowy luty

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów. W lutym na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 227 rejestracji, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza wzrost o 79 szt. (+53,4% r/r) i kolejny, dwunasty miesiąc z rzędu ze wzrostową dynamiką (w marcu ub.r. o 19,7%, w kwietniu o 300,0%, w maju 162,3%, w czerwcu 39,3%, w lipcu o 13,5%, w sierpniu o 24%, we wrześniu o 26%, w październiku o 6,8% r/r., w listopadzie 43,1%, w grudniu 49,5% i w styczniu 46,1). Takie dane pokazują, że autobusowy rynek wtórny szybciej wraca do normalności po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 niż pojazdy fabrycznie nowe. W ostatnim miesiącu część kategorii funkcjonalnych była „na plusie”, a część na „minusie”.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce styczeń - luty, 2022 rok według segmentów

Segment		Nadwozie	1 - 2.2022		1 - 2.2021		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	3	2,5%	2	2,6%	50,0%
	BUS>3,5T		118	97,5%	75	97,4%	57,3%
DMC<8T	OGÓŁEM		121	100% 25,9%	77	100% 24,6%	57,1%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	45	13,0%	53	22,5%	-15,1%
		MIĘDZYMIASTOWY	183	52,7%	113	47,9%	61,9%
		SKOLNY		0,0%		0,0%	
		TURYSTYCZNY	106	30,5%	63	26,7%	68,3%
	b.d./inny	13	3,7%	7	3,0%	85,7%	
	OGÓŁEM		347	100% 74,1%	236	100% 75,4%	47,0%
	OGÓŁEM		468	100%	313	100%	49,5%

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

W poszczególnych segmentach sytuacja wyglądała następująco:

autobusy MINI to wzrost rejestracji do poziomu 70 szt. (+27 szt. / +62,8% r/r)

autobusy miejskie to spadek rejestracji do poziomu 21 szt. (-6 szt. / -22,2% r/r)



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2022

autobusy międzymiastowe to wzrost aż do 83 szt. (+39 szt. / +88,6% r/r)
autobusy turystyczne to także mocny wzrost – do 44 szt. (+12 szt. / +37,5% r/r)
autobusy szkolne na poziomie 0 – dokładnie jak przed rokiem.

Od początku roku

Na rynku sprowadzanych zza granicy autobusów z rynku wtórnego – w odróżnieniu od pojazdów fabrycznie nowych - minibusy notują coraz lepsze wyniki. W styczniu mieliśmy tutaj 51 szt. (+17 szt. / +50% r/r). Podobnie było w lutym: 70 szt. (+27 szt. / +62,8% r/r). Razem po dwóch miesiącach mamy wynik 121 szt. (+44 szt. / +57,1% r/r). Kiedyś był to jeden ze słabszych segmentów wśród sprowadzanych pojazdów, a teraz zaczyna przejawiać niespotykaną dynamikę z średnią na miesiąc na poziomie aż 60 szt. Dla porównania – w 2021 r. zarejestrowano 563 używane minibusy (+135 szt. / +31,5% r/r), a w 2020 r. – 428 szt. (-214 szt. / -33,3% r/r). Odnotowane wówczas średnie sprzedaży to odpowiednio 46,9 pojazdu na m-c i 35,7 szt. na m-c. Jednak do wyniku z 2019 roku jeszcze trochę brakuje (53,5 szt. na m-c). Najczęściej importowany model w tej kategorii to niezmiennie Mercedes-Benz Sprinter (55).

Z kolei autobusy miejskie ponownie znalazły się w lekkim dołku. W styczniu mieliśmy 24 rejestracje (-2 szt. / -7,7% r/r), a teraz 21 szt. (-6 szt. / -22,2% r/r). Razem daje to skumulowany wynik 45 szt. (-8 szt. / -15,1%) Dla porównania - w całym 2021 roku kategoria ta osiągnęła 315 rejestracji (-35 szt. / -10% r/r), natomiast w 2020 roku było to 350 szt. (-61 szt. / -14,8% r/r) ze średnią sprzedaży 29,1 pojazdu na m-c. Zeszlazyczny wynik to prawie 26,3 szt. na m-c. W 2019 roku ten wskaźnik wynosił 34,3. Najczęściej importowany model na miejskim wtórnym rynku 2021 to Mercedes-Benz Citaro (5).

Pojazdy międzymiastowe cały czas umacniają swoją pozycję lidera na wtórnym rynku. W styczniu segment ten zaimponował wynikiem 100 rejestracji (+31 szt. / +44,9% r/r). Natomiast w lutym poziom był ten nieznacznie niższy: 83 szt. (+39 szt. / +88,6% r/r). Razem daje to skumulowany rezultat 183 szt. (+70 szt. / +61,9% r/r) ze średnią na miesiąc na poziomie 91 szt. Dla porównania - w całym 2021 r. kategoria osiągnęła rezultat 1186 rejestracji (+243 szt. / +25,8% r/r), a w 2020 r. - 943 szt. To pokazuje, że używane autobusy międzymiastowe idą na nowy rekord i biją dotychczasowe wyniki. Przypomnijmy, że średnia ze sprzedaży w 2021 to 98,8 szt. na m-c, a z 2020 r. - 78,5 pojazdu na m-c. W „normalnym”, 2019 roku ten wskaźnik wynosił blisko 96. Najczęściej importowany w tym roku model tego segmentu, to Iveco/Karosa Recreo (23).

Autobusy turystyczne po styczniu odnotowały mocny wzrost – do poziomu 62 szt. (+31 szt. / +100% r/r). Podobnie było w lutym: 44 szt. (+12 szt. / +37,5% r/r). Skumulowany rezultat dla tej kategorii za okres styczeń-luty to 106 szt. (+43 szt. / +68,3% r/r), czyli średnia miesięczna to 53 szt. Dla porównania – w 2021 r. odnotowaliśmy tutaj 577 rejestracji (+30 szt. / +5,5% r/r) ze średnią miesięczną na poziomie 48,2 szt. / m-c., a w 2020 r. – 548 szt. z miesięcznym wskaźnikiem 46 szt. / m-c. W 2019 r. wynosił on 77 pojazdów na miesiąc. Najlepiej sprzedający się w tym roku używany autokar to cały czas Mercedes-Ben Tourismo L (10).

Po lutym pojazdy szkolne zostają bez rejestracji. W całym 2021 r sprowadzono 14 takich autobusów podczas gdy w 2020 tylko 2 szt.

Nowe kontra używane

Od lat przewoźnicy sprowadzali do naszego kraju ponad 3 tys. używanych autobusów rocznie i dopiero pandemia powstrzymała ten trend. Warto przypomnieć, że w rekordowym 2015 roku zarejestrowano w



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2022

Polsce aż 3824 używane autobusy zza granicy; w 2016 r. - 3575 szt., w 2017 r. - 3321, w 2018 r. - 3150 szt., a w 2019 r. - 3233 szt. Pierwszy spadek przyniósł dopiero pandemiczny rok 2020 z wynikiem 2324 szt. To najlepiej pokazuje, jak silna jest ta część wtórnego rynku autobusów w Polsce. Teraz wychodzimy już z kryzysu i widać wyraźnie, że rynek sprowadzanych autobusów mocno przyspieszył, a importerzy już widzą perspektywy na powrót transportu pasażerskiego, dopasowanego do aktualnych możliwości finansowych krajowych przewoźników. W efekcie przewidujemy, że rynek sprowadzanych, używanych autobusów zdecydowanie szybciej wróci do „normalności” niż na rynek fabrycznie nowych pojazdów.

Porównując wyniki po lutym autobusów nowych (188) i używanych (468) widać wyraźnie, że „góram” jest ta druga grupa. Różnica wynosi aktualnie 280 szt. (+148,9%), podczas gdy jeszcze w styczniu był to poziom 135 szt. (+127,4%). To pokazuje, jak kryzys wywołany pandemią pozytywnie wpłynął na rozwój wtórnego rynku w Polsce. Przewoźnicy szukają tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import starszych i nieekologicznych pojazdów.

Dla porównania - w 2021 r. różnica między rynkiem sprowadzanych z rynku wtórnego a nowych autobusów wynosiła 1389 szt. (+102%). Natomiast w całym 2020 r. używanych autobusów było o 57% więcej niż nowych. To pokazuje, jak pandemia pozytywnie wpłynęła na wtórny rynek.

Oczywiście nadal istnieją duże różnice pomiędzy poszczególnymi segmentami. Największa dysproporcja - na korzyść rynku wtórnego - panuje niezmiennie wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. W pierwszej z tych kategorii, od początku roku zarejestrowano 26 razy więcej pojazdów niż nowych (183 szt. wobec 7 szt.), natomiast w drugim: 15-razy więcej (106szt. wobec 7 szt.) Po raz pierwszy przewaga na korzyść używanych objęła także segment MINI-busów (121 do 62), gdzie do tej pory panowała odwrotna sytuacja. Ostatni bastion to autobusy miejskie, gdzie cały czas mamy więcej nowych (112) niż używanych (45), jednak ta różnica nie jest tak gigantyczna, jak w przypadku dwóch pierwszych segmentów.

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 ostatnim „normalnym” roku, czyli w 2019 r. zakupiono 2478 nowych autobusów, a lukę w tym rachunku uzupełnili przewoźnicy liczbą 3233 używanych pojazdów, które zostały sprowadzone do Polski. Teraz – głównie z przyczyn ekonomicznych – ten import wejdzie na jeszcze wyższe obroty.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2022

Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
wg. roku produkcji; styczeń-luty, 2022

Rok produkcji	liczba	udział
2010	45	9,6%
2007	43	9,2%
2005	43	9,2%
2006	43	9,2%
2009	41	8,8%
2011	39	8,3%
2008	35	7,5%
2013	32	6,8%
2012	27	5,8%
2004	21	4,5%
2014	16	3,4%
2015	13	2,8%
2016	11	2,4%
2003	11	2,4%
2000	9	1,9%
2002	7	1,5%
2022	7	1,5%
Razem	468	95%

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

Na czele Euro 4

Po lutym 2022 roku wśród sprowadzonych autobusów dominowały pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005 -2009 (44% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły młodsze z produkcji lat 2010-2019 (41% udział). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000 -2004 (11% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III.

W okresie styczeń-luty br. najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest Setra S216 HDS z 1990 r. Mamy tylko nadzieję, że sprowadzono ją w celach kolekcjonerskich... Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to 7 pojazdów z rocznika 2022, w tym 2 szt. marki ZAZ plus po raz pierwszy pięć minibusów Mercedes-Benz. To one stanowią grupę "prawie nowych" autobusów (plus 3 szt. z rocznika 2020). Dla porównania - w całym 2021 r. była to grupa 47 pojazdów, podobnie jak w 2020 r. Z kolei w 2019 r. było ich nieco więcej - 60 szt.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2022

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce, styczeń - luty, 2022 rok

Pozycja	Marka	1 - 2.2022		1 - 2.2021		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	140	29,9%	76	24,3%	84,2%
2	IVECO	120	25,6%	67	21,4%	79,1%
3	SETRA	38	8,1%	26	8,3%	46,2%
4	MAN	37	7,9%	17	5,4%	117,6%
5	SOR	29	6,2%	14	4,5%	107,1%
6	VDL	18	3,8%	15	4,8%	20,0%
	inni	86	18,4%	98	31,3%	-12,2%
	OGÓLEM	468	100%	313	100%	49,5%

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

Lista rankingowa marek

Po lutym marka Mercedes-Benz była liderem wtórnego rynku w Polsce. W ciągu dwóch miesięcy br. sprowadzono 140 pojazdów z logo producenta (+64 szt. /+84,2% r/r). Taki wynik daje 29,9% udział w rynku, co z kolei oznacza jego wzrost o 5,6 pkt proc.

Drugą pozycję zajmuje dotychczasowy lider – Iveco z liczbą 120 rejestracji, czyli o 53 szt. więcej niż przed rokiem (+79,1% r/r). Z kolei udział w rynku zwiększył się o 4,2 pkt proc. do 25,6%. Marka zawdzięcza wysoką pozycję w rankingu po przejęciu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. W tym roku polscy przewoźnicy sprowadzili 9 pojazdów marki Renault plus 6 autobusów z logo Karosa, którą to markę także przejął koncern Iveco.

Trzecie miejsce na rynku używanych autobusów sprowadzanych do Polski to tradycyjnie Setra z liczbą 38 rejestracji (+12 szt. /+46,2% r/r) i z udziałem 8,1% - czyli o 0,2 pkt. proc. mniej niż przed rokiem.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (37) i ... czeski SOR (29), co można uznać za sporą niespodziankę.

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. ■ Almot ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Electric Vehicles Poland ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Henschel Engineering Automotive ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Inchcape JLR Polska ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KFB Acoustics ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ Liberty Corporation ■ LOTOS Oil ■ 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 ■ Robert Bosch ■ 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 ■