



INFORMACJA PRASOWA

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

W ciągu pięciu miesięcy 2022 roku sprowadzono do Polski 1 355 używanych autobusów, czyli aż o 520 szt. więcej niż rok wcześniej (+62,3% r/r).

To kolejny, już 15. miesiąc nieprzerwanego wzrostu na rynku wtórnym, który imponuje swoją dynamiką. Natomiast nie imponuje wiekiem sprowadzanych konstrukcji – w tym roku do Polski sprowadzono 678 autobusów starszych niż 13 lat, czyli ta zaawansowana wiekowo grupa objęła aż 50% całego importu. Dla porównania – rynek nowych autobusów zamknął ubiegły rok sumą 1362 szt., a teraz – po maju zarejestrowano na nim zaledwie 496 pojazdów. Tak niski poziom jest efektem – przede wszystkim w segmentach turystycznym i międzymiastowym – wysokiej dynamiki sprzedaży na rynku wtórnym. W popandemicznej i wojennej rzeczywistości nie należy spodziewać się tutaj większych zmian.

Autobusowy maj

W maju na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 297 rejestracji, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza wzrost o 116 szt. (+64,1% r/r) i kolejny, 15. miesiąc z rzędu ze wzrostową dynamiką, która w ostatnim okresie zaczyna coraz wyraźniej rosnać (w listopadzie +43,1%, w grudniu +49,5%, w styczniu +46,1%, w lutym +53,4%, w marcu 42,3%, w kwietniu +124,2% i w maju +64,1%). Takie dane pokazują, że autobusowy rynek wtórny szybciej wraca do normalności po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 niż pojazdy fabrycznie nowe.

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

sztuki

Segment		Nadwozie	1 - 5.2022		1 - 5.2021		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	6	2,0%	13	6,3%	-53,8%
	BUS>3,5T		300	98,0%	192	93,7%	56,3%
DMC<8T	OGÓŁEM		306	100% 22,6%	205	100% 24,6%	49,3%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	138	13,2%	117	18,6%	17,9%
		MIĘDZYMIASTOWY	495	47,2%	284	45,1%	74,3%
		SZKOLNY	1	0,1%	1	0,2%	0,0%
		TURYSTYCZNY	374	35,7%	202	32,1%	85,1%
		b.d./inny	41	3,9%	26	4,1%	57,7%
	OGÓŁEM		1049	100% 77,4%	630	100% 75,4%	66,5%
	OGÓŁEM		1355	100%	835	100%	62,3%

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



Warto odnotować też fakt, że w ostatnim miesiącu wszystkie „wtórne” kategorie funkcjonalne były „na plusie”. W szczególności wyglądało to następująco:

autobusy MINI to wzrost rejestracji do poziomu 57 szt. (+22 szt. / +62,9% r/r)

autobusy miejskie to wzrost rejestracji do poziomu 32 szt. (+16 szt. / +100,0% r/r)

autobusy międzymiastowe to wzrost rejestracji do 87 szt. (+14 szt. / +19,2% r/r)

autobusy turystyczne to wzrost rejestracji aż do 113 szt. (+59 szt. / +109,3% r/r)

autobusy szkolne na poziomie zero – dokładnie tyle samo co przed rokiem.

Plus za plusem

Po pięciu miesiącach skumulowany wynik polskiego rynku autobusów używanych wynosi 1 355 szt. (+520 szt. / +62,3% r./r). Teraz segment po segmentcie sprawdzamy sytuację w podziale funkcjonalnym:

kategoria MINI – w odróżnieniu od pojazdów fabrycznie nowych – notuje na wtórnym rynku wysoką sprzedaż. W styczniu sprowadzono 51 szt. minibusów (+17 szt. / +50% r/r). Podobnie było w lutym: 70 szt. (+27 szt. / +62,8% r/r). Marzec to wzrost do 69 szt. (+9,5% r/r), kwiecień to 59 szt. (+29 szt. / +96,7% r/r), a maj – 57 szt. (+22 szt. / +62,9% r/r). Razem – po pięciu miesiącach 2022 r. – poziom rejestracji to 306 minibusy (+101 szt. / +49,3% r/r). Kiedyś był to jeden ze słabszych segmentów wśród sprowadzanych pojazdów, a teraz zaczyna przejawiać niespotykaną dynamikę ze średnią na miesiąc na poziomie aż 61 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. Wynik z 2019 roku to (53,5 szt. na m-c). Najczęściej importowany model w tej kategorii to niezmiennie Mercedes-Benz Sprinter (124).

Autobusy miejskie po pięciu miesiącach br. jako jedyne na wtórnym rynku nie poszły mocno w górę w statystykach, tylko zanotowały nieznaczny przyrost. W styczniu mieliśmy tutaj 24 rejestracje (-2 szt. / -7,7% r/r); w lutym 21 szt. (-6 szt. / -22,2% r/r), w marcu mocny wzrost – do 34 szt. (+7 szt. / +25,9% r/r), podobnie w kwietniu – do 27 szt. (+6 szt. / +28,6% r/r) i w maju – do 32 szt. (+16 szt. / +47,6%). Razem daje to skumulowany wynik 138 szt. (+21 szt. / +18,0% r/r) i średnią 27,6 pojazdów na m-c. Dla porównania – w całym 2021 roku kategoria ta osiągnęła 315 rejestracji (-35 szt. / -10% r/r) ze średnią 26,3 szt. na m-c, natomiast w 2020 roku było to 350 szt. (-61 szt. / -14,8% r/r) ze średnią sprzedaży 29,1 pojazdu na m-c. W 2019 roku ten wskaźnik wynosił 34,3. Najczęściej importowany model na miejskim wtórnym rynku 2022 to Solaris Urbino 12 (20).

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). W lutym poziom był nieznacznie niższy: 83 szt. (+39 szt. / +88,6% r/r), natomiast marzec, kwiecień i maj to już „pełna moc” – odpowiednio 109 rejestracji (+44 szt. / +67,7% r/r); 116 rejestracji (+83 szt. / 251,5% r/r) i 87 rejestracji (+14 szt. / +19,2% r/r). Razem daje to skumulowany rezultat aż 495 szt. (+211 szt. / +74,3% r/r) ze średnią na miesiąc na poziomie 99 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 98,9 szt. na m-c, a z 2020 r. - 78,6 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 (65).

Autobusy turystyczne w 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), marcu: 83 szt. (+32 szt. / +62,8% r/r), kwietniu 72 szt.



(+38 szt. / +111,8%), a przede wszystkim w maju – 113 szt. (+59 szt. / +109,3% r/r). Skumulowany rezultat dla tej kategorii za okres styczeń-maj to 374 szt. (+172 szt. / +85,2% r/r), czyli średnia miesięczna to 74,8 szt. Dla porównania – w 2021 r. odnotowaliśmy tutaj 577 rejestracji (+30 szt. / +5,5% r/r) ze średnią miesięczną na poziomie 48,1 szt. / m-c., a w 2020 r. – 547 szt. z miesięcznym wskaźnikiem 45,6 szt. / m-c. W 2019 r. wynosił on 77 pojazdów na miesiąc. Najlepiej sprzedający się w tym roku używany autokar to cały czas Mercedes-Benz Tourismo L (33).

Na koniec autobusy szkolne, gdzie po pięciu miesiącach br. mamy jedną rejestrację – czyli identycznie jak przed rokiem. To normalna sytuacja dla tego segmentu. 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 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. Spadek przyniósł dopiero pandemiczny rok 2020 z wynikiem 2350 szt., natomiast rok później import ponownie zaczął rosnąć – do poziomu 2763 szt. w 2021 roku.

Podczas, gdy rynek nowych pojazdów cały czas tkwi w pandemicznej zapaści, import autobusów mocno przyspieszył, a sprzedawcy 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 rynek fabrycznie nowych pojazdów i w pierwszych latach popandemicznej rzeczywistości zdecydowanie zyska na znaczeniu.

Porównując wyniki po pięciu miesiącach br. wśród autobusów nowych (496) i używanych (1355) widać wyraźnie, że „górką” jest ta druga grupa. Różnica wynosi aktualnie 859 szt. (+173,2%), podczas gdy jeszcze po kwietniu różnica wyniosła 647 szt. (+157,4%). 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 używanych autobusów, a rynkiem nowych autobusów wynosiła 1389 szt. (+102%). Natomiast w całym 2020 r. używanych autobusów było o 57% więcej niż nowych.

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 ... 49,5 razy więcej pojazdów używanych niż nowych (495 szt. wobec 10 szt.), natomiast w drugim: 20,8-razy więcej (374 szt. wobec 18 szt.) Po raz pierwszy przewaga na korzyść używanych objęła także segment MINI-busów (306 do 186), gdzie do tej pory panowała odwrotna sytuacja. Ostatni bastion to autobusy miejskie, gdzie cały czas mamy więcej nowych (278) niż używanych (138), jednak ta różnica nie jest tak duża, jak jeszcze było to rok czy dwa lata temu.

Utrzymująca się cały czas duża dysproporcja pomiędzy nowymi i używanymi autokarami daje nam jednoznaczną odpowiedź na pytanie, dlaczego w Polsce sprzedaż fabrycznie nowych 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.



Na czele Euro 4

Po maju 2022 roku wśród sprowadzonych autobusów dominowały pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005-2009 (45% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły młodsze roczniki z lat 2010-2019 (37% udział). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000-2004 (12% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III.

Najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest Setra S140 z 1976 r. Mamy tylko nadzieję, że sprowadzono ją w celach kolekcjonerskich... Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to 33 pojazdy z rocznika 2022, w tym przede wszystkim model Mercedes-Benz Sprinter (10). To one stanowią grupę "prawie nowych" autobusów (plus 3 szt. z rocznika 2021). 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.

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

Rok produkcji	liczba	udział
2007	135	10,0%
2006	131	9,7%
2008	124	9,2%
2005	110	8,1%
2010	109	8,0%
2009	107	7,9%
2011	86	6,3%
2013	82	6,1%
2012	79	5,8%
2004	65	4,8%
2014	51	3,8%
2003	34	2,5%
2002	34	2,5%
2015	33	2,4%
2022	33	2,4%
Pozostałe	142	10,5%
Razem	1355	100%

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

Lista rankingowa marek

Po pięciu miesiącach 2022 r. to ponownie marka Mercedes-Benz jest liderem wtórnego rynku z liczbą 375 rejestracji, czyli o 146 szt. więcej niż przed rokiem (+63,8% r/r). Z kolei udział w rynku niemieckiego producenta zwiększył się o 0,3 pkt proc. do 27,7%.

Iveco po okresie styczeń-maj spadło na drugą pozycję z wynikiem 330 sprowadzonych pojazdów (+151 szt. /+84,4% r/r). Taki wynik daje 24,4% udział w rynku, co z kolei oznacza jego wzrost o 2,9 pkt proc. 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 też 21 pojazdów marki Renault plus 16 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 142 rejestracji (+54 szt. /+61,4% r/r) i z udziałem 10,5% - czyli o 0,1 pkt. proc. mniej niż przed rokiem. Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (95) i ... czeski SOR (66), co można uznać za sporą niespodziankę.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce,
styczeń - maj, 2022 rok**

Pozycja	Marka	1 - 5.2022		1 - 5.2021		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	IVECO	375	27,7%	229	27,4%	63,8%
2	MERCEDES-BENZ	330	24,4%	179	21,4%	84,4%
3	SETRA	142	10,5%	88	10,5%	61,4%
4	MAN	95	7,0%	57	6,8%	66,7%
5	SOR	66	4,9%	24	2,9%	175,0%
6	SOLARIS	46	3,4%	53	6,3%	-13,2%
	inni	301	22,2%	205	24,6%	46,8%
	OGÓŁEM	1355	100%	835	100%	62,3%

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

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 ■ 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 ■