

INFORMACJA PRASOWA
EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO 19.07.2017 GODZ. 00:01
**Pierwsze rejestracje autobusów używanych
STYCZEŃ – MAJ 2022 roku**
Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W I połowie 2022 roku sprowadzono do Polski 1552 używane autobusy, czyli aż o 529 szt. więcej niż rok wcześniej (51,7% r/r).

To oznacza, że pik tegorocznych zakupów z wtórnego rynku mamy już za sobą (w maju odnotowaliśmy wzrost o 520 szt. / +62,3% r/r), natomiast cały czas ten segment 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 I połowie br. zarejestrowano na nim zaledwie 605 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 czerwiec

W czerwcu na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 198 rejestracji, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza większą sprzedaż o 9 szt. (+4,8% r/r). Zwykła passa na wtórnym rynku rozpoczęła się jeszcze w listopadzie +43,1%, potem mieliśmy serią plusów od grudnia +49,5%, przez styczeń +46,1%, luty +53,4%, marzec 42,3%, kwiecień +124,2% i maj +64,1%. W czerwcu nastąpiło spowolnienie wzrostowego trendu do +4,8%. 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 - czerwiec, 2022 rok
według segmentów**

sztuki

Segment	Nadwozie	1 - 6.2022		1 - 6.2021		Zmiana % r/r	
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %		
BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	8	2,4%	13	5,6%	-38,5%	
		330	97,6%	221	94,4%	49,3%	
DMC<8T	OGÓŁEM	338	100% 21,8%	234	100% 22,9%	44,4%	
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	149	12,3%	137	17,4%	8,8%
		MIĘDZYMIASTOWY	562	46,3%	365	46,3%	54,0%
		SZKOLNY	1	0,1%	1	0,1%	0,0%
		TURYSTYCZNY	417	34,3%	255	32,3%	63,5%
		b.d./inny	85	7,0%	31	3,9%	174,2%
	OGÓŁEM	1214	100% 78,2%	789	100% 77,1%	53,9%	
	OGÓŁEM	1552	100%	1023	100%	51,7%	

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

W szczegółach poszczególnych kategorii funkcjonalnych wyglądało to następująco:

autobusy MINI to wzrost rejestracji do poziomu 32 szt. (+ 3 szt. / +10,3% r/r)

autobusy miejskie to spadek rejestracji do poziomu 11 szt. (-9 szt. / -45% r/r)

autobusy międzymiastowe spadek do poziomu 67 szt. (- 14 szt. -17,3%)

autobusy turystyczne to spadek rejestracji do 43 szt. (-10 szt. / -18,7% r/r)

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

Skumulowany plus za plusem

Po I połowie br. łączny wynik polskiego rynku autobusów używanych wynosi 1552 szt. (+529 szt. / +51,7% 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), maj – 57 szt. (+22 szt. / +62,9% r/r), a czerwiec przyniósł spowolnienie wzrostu (+3 szt. / +10,3% r/r). Razem – po sześciu miesiącach 2022 r. – poziom rejestracji to 338 minibusów (+104 szt. / +44,4% 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 56 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 (139).

Autobusy miejskie po I połowie br. jako jedyne na wtórnym rynku zanotowały tylko 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), w maju – do 32 szt. (+16 szt. / +47,6%) i w czerwcu do 11 szt. (-9 szt. / -45% r/r). Razem daje to skumulowany wynik 149 szt. (+12 szt. / +8,8% r/r) i średnią 25,5 pojazdów na m-c. Dla porównania – w całym 2021 roku kategoria ta osiągnęła 315 rejestracji (-35 szt. / -10% r/r) ze średnią 24,8 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. Tytuł najczęściej importowanego modelu na miejskim wtórnym rynku w I połowie 2022 otrzymały ex aequo dwa pojazdy: Solaris Urbino 12 (22) i Mercedes-Benz Citaro (22)

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). Z kolei czerwiec przyniósł niższy poziom 67 szt. (-14 szt. -17,3%),. Razem daje to skumulowany rezultat aż 562 szt. (+197 szt. / +54% r/r) ze średnią na miesiąc na poziomie ponad 94 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 (70).

Autobusy turystyczne, podobnie jak pojazdy międzymiastowe, bardzo szybko weszły na wysokie obroty na wtórnym rynku. W styczniu odnotowały mocny wzrost – do poziomu 60 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%), w maju – 113 szt. (+59 szt. / +109,3% r/r) i czerwcu 43 szt. (-10 szt. / -18,7%) Skumulowany rezultat dla tej kategorii za okres styczeń-czerwiec to 417 szt. (+162szt. / +63,5% r/r), czyli średnia miesięczna to 69,5szt. 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 (34).

Na koniec autobusy szkolne, gdzie po sześciu 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 I połowie br. wśród autobusów nowych (605) i używanych (1552) widać wyraźnie, że „góram” jest ta druga grupa. Różnica wynosi aktualnie 947 (+156,5%), 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 ... 51 razy więcej pojazdów używanych niż nowych (562 szt. wobec 11 szt.), natomiast w drugim: 19-razy więcej (417 szt. wobec 22 szt.) Po raz pierwszy przewaga na korzyść używanych objęła także segment MINI-busów (338 do 230), gdzie do tej pory panowała odwrotna sytuacja. Ostatni bastion to autobusy miejskie, gdzie cały czas mamy więcej nowych (334) niż używanych (149), 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 notuje jeszcze wyższe obroty.

Na czele Euro 4

Po czerwcu 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 (38% 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 Mercedes-Benz O321H z 1962 r. Mamy tylko nadzieję, że sprowadzono go w celach kolekcjonerskich... Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to 39 pojazdów z rocznika 2022, w tym przede wszystkim model Mercedes-Benz Sprinter (10) i Isuzu Novo (6). To one stanowią grupę "prawie nowych" autobusów (plus 4 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-czerwiec 2022

Rok produkcji	liczba	udział
2007	155	10,0%
2006	155	10,0%
2008	137	8,8%
2005	125	8,1%
2009	124	8,0%
2010	120	7,7%
2011	96	6,2%
2013	87	5,6%
2012	86	5,5%
2004	73	4,7%
2014	61	3,9%
2015	42	2,7%
2002	39	2,5%
2022	39	2,5%
2003	39	2,5%
Pozostałe	174	11,2%
Razem	1552	100%

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

Lista rankingowa marek

Po I połowie 2022 r. to ponownie marka Mercedes-Benz jest liderem wtórnego rynku z liczbą 433 rejestracji, czyli o 152 szt. więcej niż przed rokiem (+54,1% r/r). Z kolei udział w rynku niemieckiego producenta zwiększył się o 0,4 pkt proc. do 27,9%.

Drugie miejsce to Iveco z wynikiem 364 sprowadzonych pojazdów (+142 szt. /+64% r/r). Taki wynik daje 23,5% udział w rynku, co z kolei oznacza jego wzrost o 1,8pkt proc. Marka zawdzięcza wysoką pozycję w rankingu po przejściu 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 23 pojazdy marki Renault plus 17 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 168 rejestracji (+61 szt. /57% r/r) i z udziałem 10,8% - czyli o 0,4 pkt. proc. więcej niż przed rokiem.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (111) i ... czeski SOR (78), co można uznać za sporą niespodziankę.

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

Pozycja	Marka	1 - 6.2022		1 - 6.2021		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	433	27,9%	281	27,5%	54,1%
2	IVECO	364	23,5%	222	21,7%	64,0%
3	SETRA	168	10,8%	107	10,5%	57,0%
4	MAN	111	7,2%	65	6,4%	70,8%
5	SOR	78	5,0%	36	3,5%	116,7%
6	VDL BOVA	55	3,5%	39	3,8%	41,0%
	inni	343	22,1%	273	26,7%	25,6%
	OGÓŁEM	1552	100%	1023	100%	51,7%

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 ■ 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 ■ Katcon Polska ■ KFB Acoustics ■ KIA Polska ■ KTM CEE ■ Liberty Motorcycles ■ LOTOS Oil ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Robert Bosch ■ Scania Polska ■ Ssangyong Auto Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Terberg Matec Polska ■ Toyota Central Europe ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ Valeo Thermal Systems ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor ■ ZIPP ■