



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2021

Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ - LUTY 2021 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W lutym 2021 roku sprowadzono do Polski 148 szt. używanych autobusów, czyli o 106 szt. mniej niż rok wcześniej (-41,7% r/r). Wśród sprowadzonych pojazdów największą liczbę stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton.

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 148 rejestracji, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza spadek aż o 106 szt. (-41,7% r/r). To pokazuje, że na rynku sprowadzanych, używanych autobusów pogłębia się kryzys wywołany pandemią COVID-19. Przypomnijmy, że w całym 2020 roku sprowadzono do Polski łącznie 2350 szt. używanych autobusów, czyli o 883 szt. mniej niż rok wcześniej (-27,3% r/r). Teraz mamy już spadek 45 procent.

O powadze sytuacji świadczy też fakt, że w lutym spadki odnotowaliśmy prawie we wszystkich segmentach – zarówno wśród autobusów miejskich (-10 szt. / -27% r/r), międzymiastowych (-47 szt. / -51,7% r/r), jak i turystycznych (-46 szt. / -59% r/r). Jedyny plus zagościł wśród minibusów i to tak niewielki (+1 szt. / +2,4% r/r)

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce styczeń - luty, 2021 rok według segmentów

Segment		Nadwozie	1-2.2021		1-2.2020		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	2	2,6%	6	6,0%	-66,7%
	BUS>3,5T		75	97,4%	94	94,0%	-20,2%
DMC<8T	OGÓŁEM		77	100% 24,6%	100	100% 17,6%	-23,0%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	53	22,5%	76	16,2%	-30,3%
		MIĘDZYMIASTOWY	113	47,9%	211	45,0%	-46,4%
		SZKOLNY		0,0%		0,0%	
		TURYSTYCZNY	63	26,7%	170	36,2%	-62,9%
		b.d.	7	3,0%	12	2,6%	-41,7%
	OGÓŁEM		236	100% 75,4%	469	100% 82,4%	-49,7%
	OGÓŁEM		313	100%	569	100%	-45,0%

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2021

Od początku roku

W okresie styczeń-luty 2021 r. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 313 używanych autobusów, czyli o 233 szt. / -45% mniej niż przed rokiem. Warto podkreślić, że jest to zdecydowanie mocniejszy spadek niż na rynku pojazdów fabrycznie nowych, gdzie po lutym zmiana wynosi -25,7%. Mimo tego nadal sprowadzono więcej używanych autobusów niż zarejestrowano w tym czasie nowych.

W ciągu dwóch pierwszych miesięcy br. sytuacja w poszczególnych segmentach rynku wtórnego wyglądała następująco:

Autobusy MINI - odnotowaliśmy poziom 77 rejestracji (-23 szt. / -23% r/r), na co złożyły się wyniki ze stycznia (-23 szt. / -40,3% r/r) i lutego (+1 szt. / +2,4% r/r). Dla porównania w całym ubiegłym roku sprowadzono do kraju 428 szt. używanych minibusów, czyli o 214 szt. mniej (-33,3% r/r) niż rok wcześniej. Najlepiej sprzedający się model w tej kategorii to niezmiennie Mercedes-Benz Sprinter (33).

autobusy miejskie to 53 rejestracje (-23szt. / -30,3% r/r), na co złożyły się wyniki ze stycznia (-14 szt. / -25 % r/r) i lutego (-10 szt. / -27% r/r). W całym 2020 roku kategoria ta osiągnęła poziom 350 szt. (- 61 szt. / -14,8% r/r). Najlepiej sprzedający się w br. model na miejskim wtórnym rynku to Solaris Urbino 12 (12).

autobusy międzymiastowe - odnotowaliśmy poziom 113 rejestracji (-98 szt. / -46,5% r/r), na co złożyły się - wynik ze stycznia (-47 szt. / -39,8% r/r) i lutego (-47 szt. / -51,7% r/r)., Najlepiej sprzedający się w tym roku model tego segmentu, to Iveco/Karosa Recreo (16).

Autobusy turystyczne to razem 63 rejestracji (-107 szt. / -62,9% r/r), na co złożyły się wyniki ze stycznia (-61 szt. / -64,2% r/r) i lutego (-46 szt. / -59% r/r). Najlepiej sprzedający się w tym roku sprowadzany używany autokar, to Mercedes-Benz Tourismo (7).

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 szt. używanych autobusów zza granicy; w 2016 r. - 3575 szt., w 2017 r. - 3321, w 2018 r. - 3150 szt., a w 2019 r. - 3233 szt. To najlepiej pokazuje, jak silna jest ta część wtórnego rynku autobusów w Polsce. Teraz mierzymy się z trzecią falą pandemii i widać wyraźnie, że nawet rynek sprowadzanych autobusów mocno zwolnił, a prywatni przedsiębiorcy nie widzą na razie perspektyw na powrót transportu pasażerskiego. Dlatego dopiero po ustaniu obostrzeń, ta gałąź gospodarki ma szansę wrócić do formy. I mimo fatalnych obecnie wyników przewidujemy, że na rynku sprowadzanych, używanych autobusów stanie się to szybciej niż na rynku fabrycznie nowych.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2021

Nowe kontra używane

Porównując łączny styczniowy i lutowy rynek sprowadzanych, używanych autobusów (313) z rynkiem nowych (208) widać wyraźnie, że cały czas „góramy” 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.

Po lutym różnica między rynkiem sprowadzanych z rynku wtórnego a nowych autobusów wynosiła 105 szt. (50,5%); w styczniu był to poziom 72 szt. (77%), natomiast w całym 2020 r. używanych było o 57% więcej niż nowych. Dla porównania w 2019 r. ten wskaźnik wynosił 30%.

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 styczniu, zarejestrowano 113 razy więcej pojazdów niż nowych (113 szt. wobec 0), natomiast w drugim: 2,5 razy więcej (63 szt. wobec 25 szt.).

Z kolei w kategorii MINI mamy odwrotną sytuację. Nowe minibusy przewyższają rynek sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 130 szt. do 77 szt. Podobny trend jeszcze w styczniu panował także w segmencie autobusów miejskich, natomiast teraz sprowadzamy więcej używanych (53) niż kupujemy fabrycznie nowych (52).

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.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2021

Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
wg. roku produkcji; styczeń - luty, 2021

Rok produkcji	liczba	udział
2009	42	13,4%
2006	40	12,8%
2008	35	11,2%
2005	34	10,9%
2011	24	7,7%
2007	19	6,1%
2004	19	6,1%
2010	16	5,1%
2012	13	4,2%
2013	13	4,2%
2003	11	3,5%
2014	7	2,2%
2002	7	2,2%
2000	6	1,9%
2018	6	1,9%
2021	5	1,6%
inne	16	5,1%
Razem	313	100%

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

Na czele Euro 4

Wśród sprowadzonych od początku roku autobusów dominują pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005 - 2009 (54% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły młodsze z produkcji lat 2010-2020 (27% udział). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000 - 2004 (15% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Starsze – z lat 1996-1999 z normą Euro II zarejestrowano 1 szt.

Aktualnie najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest Setra S315 z 1998 r. Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to dwa modele ZAZ A08 z 2021 r. i to one stanowią grupę "prawie nowych" autobusów w liczbie 5 szt. Dla porównania - w całym 2020 r. była to grupa 60 pojazdów. Z kolei w 2018 r. takich pojazdów było tylko 3 szt. ; w 2017 r. 8 szt., a w 2016 r. aż 101 szt.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 18 marca 2021

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce, styczeń - luty, 2021 rok

Pozycja	Marka	1-2.2021		1-2.2020		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	76	24,3%	121	21,3%	-37,2%
2	IVECO	67	21,4%	106	18,6%	-36,8%
3	SETRA	26	8,3%	65	11,4%	-60,0%
4	SOLARIS	23	7,3%	30	5,3%	-23,3%
5	TEMSA	22	7,0%	21	3,7%	4,8%
6	MAN	17	5,4%	41	7,2%	-58,5%
	inni	82	26,2%	185	32,5%	-55,7%
	OGÓLEM	313	100%	569	100%	-45,0%

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

Lista rankingowa marek

Po dwóch miesiącach br. liderem jest tradycyjnie marka Mercedes-Benz mimo, że w tym okresie do Polski sprowadzono zaledwie 76 pojazdów z logo niemieckiego producenta (-45 szt. /-37,2% r/r). Taki wynik oznacza 24,3% rynku, co oznacza udział o 3,0 pkt proc. większy niż rok wcześniej. Drugą pozycję zajmuje marka Iveco z liczbą 67 rejestracji, czyli o 39 szt. mniej niż przed rokiem (-36,8% r/r). Jak widać kryzys i jej sprzyja we wzroście udziałów w rynku, bo zwiększyły się one o 2,8 pkt proc. do 21,4%. Wysoką pozycję w rankingu Iveco zawdzięcza przejęciu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. Dodajmy, że w styczniu br. do Polski sprowadzono też 9 pojazdów marki Renault i 4 autobusy pod marką Karosa, przejętych całkowicie przez koncern Iveco. Trzecie miejsce na rynku używanych autobusów sprowadzanych do Polski z wtórnego rynku za granicą zajmuje Setra z liczbą 26 rejestracji (-39 szt. /-60% r/r) i udziałem 8,3% - czyli o 3 pkt. proc. mniejszym niż przed rokiem. Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają ponad 30% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów. Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka Solaris (23) i Temsa (22).

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. ■ Almot ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ 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 ■ 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 ■