



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 października 2021

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

We wrześniu 2021 roku sprowadzono do Polski 335 szt. używanych autobusów, czyli o 69 szt. więcej niż rok wcześniej (+25,9% r/r) i o 89 szt. mniej niż w sierpniu br. (-21,0% m/m)

To kontynuacja wzrostu importu zapoczątkowanego w marcu i jednocześnie potwierdzenie, że rynek wtórny zdecydowanie szybciej wraca do dobrej kondycji niż nowe autobusy.

Autobusowy wrzesień

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów. We wrześniu na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 335 rejestracje, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza wzrost o 69 szt. (+25,9% r/r). To siódmy z rzędu miesiąc z wyraźnym wzrostem (w marcu 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% i we wrześniu o 26%). Takie dane pokazują, że autobusowy rynek wtórny szybciej wraca do normalności po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 niż pojazdy fabrycznie nowe.

Warto podkreślić, że we wrześniu wszystkie kategorie funkcjonalne były „na plusie”. W poszczególnych segmentach sytuacja wygląda następująco:

minibusy są cały czas na fali wzrostu – 69 szt. (+5 szt. / +7,8% r/r);

autobusy miejskie z wrześniowym „plusem” – 43 szt. (+9 szt. / +26,5%)

pojazdy międzymiastowe umacniają swoją pozycję lidera na wtórnym rynku – 141 szt. (+16 szt. / +12,8% r/r),

autobusy turystyczne dynamicznie zwiększają obroty – 72 szt. (+33 szt. / +84,6%)

pojazdy szkolne z kolejnym skokiem do góry (+3 szt. wobec 0)

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

Segment		Nadwozie	1-9.2021		1-9.2020		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	17	4,2%	15	4,6%	13,3%
	BUS>3,5T		386	95,8%	312	95,4%	23,7%
DMC<8T	OGÓŁEM		403	100% 20,4%	327	100% 18,6%	23,2%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	226	14,4%	246	17,1%	-8,1%
		MIĘDZYMIASTOWY	844	53,7%	725	50,5%	16,4%
		SZKOLNY	14	0,9%	1	0,1%	1300,0%
		TURYSTYCZNY	426	27,1%	409	28,5%	4,2%
		b.d./inny	63	4,0%	54	3,8%	16,7%
	OGÓŁEM		1573	100% 79,6%	1435	100% 81,4%	9,6%
	OGÓŁEM		1976	100%	1762	100%	12,1%

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 października 2021

Od początku roku

W ciągu trzech kwartałów br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 1976 sprowadzanych, używanych autobusów, czyli o 214szt. więcej niż w tym samym okresie rok wcześniej (+12,1% r/r). Pamiętając spadki po marcu, kiedy strata do zeszłorocznego poziomu wynosiła aż 221 szt. / -29,6% r/r. czy po kwietniu (-125 szt. / -16,1% r/r) można pokusić się o stwierdzenie, że kryzys opuścił rynek sprowadzanych autobusów. Przynajmniej na razie.

W ciągu 9 miesięcy br. sytuacja w poszczególnych segmentach rynku wtórnego wyglądała następująco:

Autobusy MINI – 403 rejestracje (+76 szt. / +23,2% r/r), co oznacza lepszą sytuację w porównaniu z sytuacją po sierpniu, kiedy nadwyżka wynosiła +71 szt. / +27% 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. Zeszłoroczna średnia sprzedaży to 35,6 pojazdu na m-c, podczas gdy tegoroczna jest już zdecydowanie wyższa: 45 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 (154).

Autobusy miejskie – 226 rejestracje (-20 szt. / -8,1% r/r), co oznacza mniejszy spadek w porównaniu z okresem styczeń-sierpień (-29 szt. / -13,7% r/r). W tym segmencie import używanych autobusów mocno faluje: przeważają miesiące spadkowe - styczeń, luty oraz czerwiec, lipiec i sierpień. Wzrost utrzymał się w czterech pozostałych. W całym 2020 roku kategoria ta osiągnęła poziom 350 szt. (-61 szt. / -14,8% r/r). Zeszłoroczna średnia sprzedaży to 29,1 pojazdu na m-c, a tegoroczna 25,1 szt. na m-c. W 2019 roku ten wskaźnik wynosił 34,3. Najczęściej importowany w br. model na miejskim wtórnym rynku to Solaris Urbino 18 (46).

Autobusy międzymiastowe – po wrześniu odnotowaliśmy tutaj aż 844 rejestracje (+119 szt. / +16,4% r/r), co oznacza jeszcze lepszą sytuację w porównaniu z rezultatem po sierpniu, kiedy nadwyżka wynosiła +103 szt. / +17,2% r/r. W tym segmencie wzrost r/r utrzymuje się od marca br., a w czerwcu kategoria wyszła „na plus” w porównaniu z ubiegłym rokiem. Teraz „goni” wynik z 2019 roku. Dla porównania - skumulowany wynik za cały 2020 r. wyniósł 943 szt. (-206 szt. / -17,9% r/r.) Zeszłoroczna średnia sprzedaży to 78,5 pojazdu na m-c, a tegoroczna: 94 szt. na m-c (a w 2019 r ten wskaźnik wynosił blisko 96). Najczęściej importowany w tym roku model tego segmentu, to Iveco/Karosa Recreo (137).

Autobusy turystyczne to razem 426 rejestracje (+17 szt. / +4,2 r/r), co oznacza zdecydowaną poprawę sytuacji w porównaniu do okresu styczeń-sierpień, kiedy mieliśmy spadek importu w porównaniu z zeszłym rokiem (-16 szt. / -4,3% r/r). Bieżący wynik autokarów jest po wrześniu wyższy niż w tym samym czasie ub.r. Począwszy od kwietnia w kolejnych miesiącach notujemy wzrost liczby sprowadzanych autokarów (r/r). Tegoroczna średnia miesięczna importu autokarów to 47 szt. / m-c. W zeszłym roku ten wskaźnik wynosił 46, a w 2019 r. – 77.

Najlepiej sprzedający się w tym roku przywożony zza granicy używany autokar, to Mercedes-Benz Tourismo (32).

W tym samym okresie sprowadzono 14 autobusów szkolnych podczas gdy rok temu tylko 1 szt.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 października 2021

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 szt. używane autobusy 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 wychodzimy już z pandemii 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 tegoroczne wyniki autobusów nowych (1062) i używanych (1976) widać wyraźnie, że „górką” jest ta druga grupa. Spodziewamy się, że taka sytuacja utrzyma się do końca roku, a czwarta fala pandemii może tylko wpłynąć na wielkość tej przewagi. Przewoźnicy szukają tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import starszych i nieekologicznych pojazdów. Po trzech kwartałach br. różnica między rynkiem sprowadzanych z rynku wtórnego a nowych autobusów wynosiła 914 szt. (+86,1%). Po sierpniu ta przewaga była na zdecydowanie niższym poziomie – 678 szt. (+70,4%), podczas gdy jeszcze dwa miesiące wcześniej był to poziom 397 szt. Dla porównania w styczniu różnica ta wynosiła 72 szt. (+77%), a w lutym 105 szt. (+50,5%). 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 ... 84-razy więcej pojazdów niż nowych (844 szt. wobec 10 szt.), natomiast w drugim: 3,3-razy więcej (425 szt. wobec 131 szt.) Z kolei w segmencie MINI mamy odwrotną sytuację. Nowe minibusy przewyższają rynek sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 473 szt. do 403 szt. Podobny trend panuje w segmencie autobusów miejskich (445 szt. do 226 szt.), jednak te różnice nie są tak gigantyczne, jak w przypadku dwóch pierwszych segmentów.

Utrzymująca się cały czas duża dysproporcja pomiędzy nowymi i używanymi autokarami daje nam jednoznaczna 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, 20 października 2021

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

Rok produkcji	liczba	udział
2006	239	12,1%
2005	198	10,0%
2009	187	9,5%
2008	166	8,4%
2007	156	7,9%
2010	137	6,9%
2004	128	6,5%
2011	124	6,3%
2003	106	5,4%
2012	97	4,9%
2013	91	4,6%
2014	61	3,1%
2002	48	2,4%
2015	43	2,2%
2017	38	1,9%
2001	36	1,8%
inne	121	6,1%
Razem	1976	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 (48% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły młodsze z produkcji lat 2010-2019 (32% udział). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000 -2004 (17% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Starsze – z lat 1996-1999 z normą Euro II zarejestrowano 31 szt.

Aktualnie najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest kolekcjonerski Ikarus 260 z 1986 r. Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to 11 pojazdów z rocznika 2021, w tym 9 szt. marki ZAZ. To one stanowią grupę "prawie nowych" autobusów (plus 3 szt. z rocznika 2020). Dla porównania - w całym 2020 r. była to grupa 47 pojazdów, a w 2019 - 60 pojazdów. Z kolei w całym 2018 r. takich pojazdów było 47 szt.; w 2017 r. 31 szt., a w 2016 r. 54 (a dwóch najmłodszych wtedy roczników 101 szt.).



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 października 2021

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

Pozycja	Marka	1-9.2021		1-9.2020		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	516	26,1%	398	22,6%	29,6%
2	IVECO	472	23,9%	332	18,8%	42,2%
3	SETRA	209	10,6%	201	11,4%	4,0%
4	MAN	136	6,9%	150	8,5%	-9,3%
5	TEMSA	90	4,6%	79	4,5%	13,9%
6	SOLARIS	90	4,6%	63	3,6%	42,9%
	inni	463	23,4%	539	30,6%	-14,1%
	OGÓLEM	1976	100%	1762	100%	12,1%

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

Lista rankingowa marek

Po trzech kwartałach br. liderem wtórnego rynku jest tradycyjnie marka Mercedes-Benz. W tym okresie sprowadzono 516 pojazdów z logo niemieckiego producenta (+118 szt. /+29,6% r/r). Taki wynik daje 26,1% udział w rynku, co z kolei oznacza jego wzrost o 3,5 pkt proc.

Drugą pozycję zajmuje marka Iveco z liczbą 472 rejestracji, czyli o 140szt. więcej niż przed rokiem (+42,2% r/r). Z kolei udział w rynku zwiększył się o 5,1 pkt proc. do 23,9%. Marka zawdzięcza wysoką pozycję w rankingu 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 43 pojazdy marki Renault plus 28 autobusów z logo Karosa, którą to markę także przejął koncern Iveco.

Trzecie miejsce na rynku używanych autobusów sprowadzanych do Polski z wtórnego rynku za granicą zajmuje Setra z liczbą 209 rejestracji (+8szt. /+4,0% r/r) i udziałem 10,6% - czyli o 0,8 pkt. proc. mniejszym niż przed rokiem. Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają 37% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (136) i Temsa oraz Solaris (po 90).

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 ■ 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 ■