



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 stycznia 2022

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

W grudniu 2021 roku, sprowadzono do Polski 302 szt. używanych autobusów, czyli o równo 100 szt. więcej niż rok wcześniej (+49,5% r/r). To kolejny, już 10. miesiąc nieprzerwanego wzrostu w tej części wtórnego rynku, który imponuje swoją dynamiką. Łącznie w 2021 r. do Polski sprowadzono aż 2751 autobusów, z czego ponad połowa ma więcej niż 13 lat.

Autobusowy grudzień

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów. W grudniu na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 302 rejestracje, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza wzrost o 100 szt. (+49,5% r/r) i kolejny, dziesiąty miesiąc z rzędu ze wzrostową dynamiką (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%, we wrześniu o 26%, w październiku o 6,8% r/r. i w listopadzie 43,1%. 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”. W poszczególnych segmentach grudniowa sytuacja wyglądała następująco:

- minibusy cały czas funkcjonują na wysokich obrotach i stabilnym poziomie: 67 szt. (+39 szt. / +139,3,3% r/r);
- autobusy miejskie w lekkim dołku: 37 szt. (-11 szt. / -22,9% r/r);
- pojazdy międzymiastowe cały czas umacniają swoją pozycję lidera na wtórnym rynku: 144 szt. (+84 szt. / +105,7% r/r);
- autobusy turystyczne z grudniowym spadkiem: 43 szt. (-6szt. / -12,2% r/r);
- pojazdy szkolne tym razem bez rejestracji.

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

Segment		Nadwozie	1-12.2021		1-12.2020		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <=3,5T	MINI	33	5,9%	21	4,9%	57,1%
	BUS >3,5T		530	94,1%	407	95,1%	30,2%
DMC<8T	OGÓŁEM		563	100% 20,5%	428	100% 18,2%	31,5%
DMC>=8T	BUS >3,5T	MIEJSKI	315	14,5%	350	18,3%	-10,0%
		MIĘDZYMIASTOWY	1186	54,5%	943	49,2%	25,8%
		SZKOLNY	14	0,6%	2	0,1%	600,0%
		TURYSTYCZNY	578	26,6%	548	28,6%	5,5%
		b.d./inny	84	3,9%	72	3,8%	16,7%
	OGÓŁEM		2177	100% 79,1%	1915	100% 81,5%	13,7%
	OGÓŁEM		2751	100%	2350	100%	17,1%

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 stycznia 2022

Od początku roku

W ciągu 12. miesięcy ubiegłego roku polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 2751 sprowadzanych, używanych autobusów, czyli o 401 szt. więcej niż w tym samym okresie rok wcześniej (+17,1% r/r). Pamiętając spadki po marcu, kiedy strata do poziomu z analogicznego okresu 2020r. wynosiła aż 221 szt. / -29,6% r/r. czy jeszcze po kwietniu (-125 szt. / -16,1% r/r) można pokusić się o stwierdzenie, że kryzys na dobre opuścił rynek sprowadzanych autobusów.

W 2021 r. sytuacja w poszczególnych segmentach rynku wtórnego wyglądała następująco:

Autobusy MINI: 563 rejestracje (+135 szt. / +31,5% r/r), co oznacza jeszcze większy wzrost niż po listopadzie (+96 szt. / +24% r/r). Dla porównania w 2020 roku do naszego kraju sprowadzono 428 szt. używanych minibusów, czyli o 214 szt. mniej (-33,3% r/r) niż rok wcześniej. Odnotowana wówczas średnia sprzedaży to 35,6 pojazdu na m-c, podczas gdy zeszłoroczna jest już zdecydowanie wyższa: 46,9 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 (198).

Autobusy miejskie: 315 rejestracje (-35 szt. / -10% r/r), co oznacza większy spadek niż po listopadzie (-24 szt. / -7,9% r/r). W tym segmencie import używanych autobusów mocno faluje: przeważają miesiące spadkowe - styczeń, luty oraz czerwiec, lipiec, sierpień i październik. Wzrost utrzymał się w czterech pozostałych. W całym 2020 roku kategoria ta osiągnęła poziom 350 szt. (-61 szt. / -14,8% r/r) ze średnią sprzedaży 29,1 pojazdu na m-c. Zeszłoroczny 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 Solaris Urbino 18 (66).

Autobusy międzymiastowe: 1186 rejestracje (+243 szt. / +25,8% r/r), co oznacza jeszcze większy wzrost niż po listopadzie (+170 szt. / +19,4% r/r.) W tym segmencie wzrost r/r w poszczególnych miesiącach utrzymuje się od marca br., a w czerwcu kategoria wyszła „na plus” w porównaniu do wyników z poprzedniego roku. Teraz „przegoniła” już całoroczny wynik z 2020 roku, kiedy zarejestrowano łącznie 943 szt. autobusy. Używane autobusy międzymiastowe idą na nowy rekord i biją dotychczasowe wyniki. Przypomnijmy, że średnia ze sprzedaży w 2020 r. to 78,5 pojazdu na m-c, a zeszłoroczna to aż 98,8 szt. na m-c (dla porównania - w „normalnym”, 2019 roku ten wskaźnik wynosił blisko 96). Najczęściej importowany w tym roku model tego segmentu, to Iveco/Karosa Recreo (196).

Autobusy turystyczne to razem 578 rejestracje (+30 szt. / +5,5% r/r), co oznacza dalszą poprawę sytuacji w porównaniu z rezultatem po listopadzie (+36 szt. / +7,2% r/r). W tej kategorii sprowadzane są stosunkowo najmłodsze roczniki przy jednoczesnej ich wysokiej wartości, dlatego ten segment premium najlepiej pokazuje coraz lepszą sytuację na wtórnym rynku. Średnia miesięczna importu autokarów z zeszłego roku to 48,2 szt. / m-c. W 2020 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 (51).

W 2021 r. sprowadzono 14 autobusów szkolnych podczas gdy w 2020 tylko 2 szt.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 stycznia 2022

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. 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 2021 r. autobusów nowych (1362) i używanych (2751 widać wyraźnie, że „góram” jest ta druga grupa. Kolejna 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. W 2021 r. różnica między rynkiem sprowadzanych z rynku wtórnego a nowych autobusów wynosiła 1389 szt. (+102%), kiedy jeszcze po listopadzie było to 1228 szt. (+100,6%), a po październiku – 1077 szt. (+95,1%). 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. 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 ... 59-razy więcej pojazdów niż nowych (1186 szt. wobec 20 szt.), natomiast w drugim: 4-razy więcej (578 szt. wobec 146 szt.) Z kolei w segmencie MINI mamy odwrotną sytuację. Nowe minibusy przewyższają rynek sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 605 szt. do 563 szt. Podobny trend panuje w segmencie autobusów miejskich (586 szt. do 315 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 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, 19 stycznia 2022

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

sztuki

Rok produkcji	liczba	udział
2006	318	11,6%
2005	271	9,9%
2009	259	9,4%
2007	238	8,7%
2008	236	8,6%
2010	195	7,1%
2011	177	6,4%
2004	172	6,3%
2012	138	5,0%
2003	128	4,7%
2013	124	4,5%
2014	89	3,2%
2002	63	2,3%
2015	56	2,0%
2017	48	1,7%
2016	43	1,6%
2001	43	1,6%
Razem	2751	94%

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

Na czele Euro 4

W 2021 roku wśród sprowadzonych autobusów dominowały 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 (33% udział). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000 -2004 (16% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Starsze – z lat 1996-1999 z normą Euro II zarejestrowano 40 szt.

W 2021 r. najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest kolekcjonerski Ikarus 260 z 1986 r. Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to 36 pojazdów z rocznika 2021, w tym 30 szt. marki ZAZ. To one stanowią grupę "prawie nowych" autobusów (plus 11 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, 19 stycznia 2022

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

Pozycja	Marka	1-12.2021		1-12.2020		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	716	26,0%	543	23,1%	31,9%
2	IVECO	694	25,2%	433	18,4%	60,3%
3	SETRA	276	10,0%	272	11,6%	1,5%
4	MAN	167	6,1%	189	8,0%	-11,6%
5	SOLARIS	117	4,3%	97	4,1%	20,6%
6	TEMSA	111	4,0%	103	4,4%	7,8%
	inni	670	24,4%	713	30,3%	-6,0%
	OGÓŁEM	2751	100%	2350	100%	17,1%

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

Lista rankingowa marek

W 2021 r. liderem wtórnego rynku została tradycyjnie marka Mercedes-Benz. W ciągu 12 miesięcy ub.r. sprowadzono 716 pojazdów z logo niemieckiego producenta (+173 szt. /+31,9% r/r). Taki wynik daje 26,0% udział w rynku, co z kolei oznacza jego wzrost o 2,9 pkt proc.

Drugą pozycję zajmuje marka Iveco z liczbą 694 rejestracji, czyli o 261 szt. więcej niż przed rokiem (+60,3% r/r). Z kolei udział w rynku zwiększył się o 6,8 pkt proc. do 26,2%. 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 53 pojazd marki Renault plus 36 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 276 rejestracji (+4 szt. /+1,5% r/r) i udziałem 10% - czyli o 1,5 pkt. proc. mniejszym niż przed rokiem. Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają 36% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (167), Solaris (117) i Temsa (111).

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 ■