

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ-MAJ 2024

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W maju sprowadzono do Polski 279 używanych autobusów, czyli jest to poziom zdecydowanie niższy niż w kwietniu br., kiedy import sięgnął poziomu 352 szt. (-73 szt. / -20,7% m/m) i marca kiedy zanotowaliśmy aż 383 egzemplarze (-104 szt. / -27,2% m/m). Natomiast tego trendu spadkowego kompletnie nie widać w skumulowanym wyniku za okres styczeń-maj, kiedy zarejestrowano 1845 autobusów używanych, czyli o 224 szt. więcej niż rok wcześniej (+13,8% r/r.) To pokazuje, że segment jest mocno nasycony po jesienno-zimowym boomie (kiedy głównie importowano autobusy międzymiastowe pod kontrakty FRPA) i wchłonął w ostatnim czasie nieznacznie mniej pojazdów. Natomiast nie przyniosło to widocznej korekty w skumulowanych danych. Ten stabilny wzrost i brak większych wahań potwierdza obiegową opinię, że autobusowy rynek wtóry jest bardziej stabilny niż pierwotny. I teraz mamy tego potwierdzenie.

Autobusowy maj

Patrząc przez pryzmat poszczególnych kategorii funkcjonalnych, sytuacja wyglądała następująco:

- autobusy MINI zanotowały w maju poziom 56 szt. i wzrost o 9 szt. (+19,1 % r/r). Z kolei skumulowany wynik od początku roku to 444 szt. (+125 szt. / +39,2% r/r), czyli widać MINI przyspieszenie. Tytuł najczęściej importowanego minibusu na wtórnym rynku za okres styczeń-maj br. otrzymał model Mercedes-Benz Sprinter (180).
- autobusy miejskie za maj to 22 sztuk (-10 szt. / -31,3%), a skumulowany rezultat wynosi 160 szt. (+18 szt. / +12,7%). Najbardziej popularny model w tej kategorii to Solaris Urbino 12 (18).
- autobusy międzymiastowe osiągnęły w piątym miesiącu roku poziom 97 szt., co oznacza kolejny po odnotowanym w kwietniu spadek: (-30 szt. / -23,6% r/r). Jak już wspomnieliśmy to tylko korekta, która nie ma większego wpływu na potężny wynik za cały br., aczkolwiek powoli zeszłoroczny wynik tutaj dogania tegoroczny. To 653 szt. (-2 szt. / -0,3% r/r). Ta imponująca suma wskazuje, że jest to najważniejszy segment wtórnego rynku. Najczęściej importowany model autobusu intercity to Iveco Crossway 12 (188).
- autobusy turystyczne w maju to rejestracje na poziomie 90 szt. (+19 szt. / +26,8% r/r). Widać tutaj uspokojenie importu w tym segmencie – czyli podobnie jak ma to miejsce wśród pojazdów międzymiastowych – bez sezonowego boomu, który z kolei widać w segmencie fabrycznie nowych autokarów. Od początku roku do Polski sprowadzono 518 szt. (+70 szt. / +15,6% r/r). Numerem jeden na turystycznym rynku wtórnym jest autokar Mercedes-Benz Tourismo (71).
- autobusy szkolne czyli „zero” zarówno za maj, jak i za cały okres od początku br. Jak widać, typu pojazdy to żaden biznes dla firm sprowadzających pojazdy do naszego kraju. Podobnie wygląda to na rynku autobusów fabrycznie nowych.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce
styczeń - maj 2024
według segmentów**

Segment		Nadwozie	1 - 5.2024		1-5.2023		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	17	3,8%	11	3,4%	54,5%
	BUS>3,5T		427	96,2%	308	96,6%	38,6%
DMC<8T	OGÓŁEM		444	100%	319	100%	39,2%
				24,1%		19,7%	
	BUS>3,5T	MIEJSKI	160	11,4%	142	10,9%	12,7%
		MIĘDZYMIASTOWY	653	46,6%	655	50,3%	-0,3%
		SZKOLNY		0,0%	2	0,2%	-100,0%
		TURYSTYCZNY	518	37,0%	448	34,4%	15,6%
		b.d./inny	70	5,0%	55	4,2%	27,3%
DMC>=8T	OGÓŁEM		1401	100%	1302	100%	7,6%
				75,9%		80,3%	
OGÓŁEM			1845	100%	1621	100%	13,8%

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

Nowe kontra używane

Porównując wyniki za pięć pierwszych miesięcy 2024 roku dla autobusów nowych (874) i używanych (1845) widać wyraźnie, że „góram” jest ta druga grupa. Różnica wynosi aktualnie 971 szt. / +111,1%. Dla porównania po kwietniu br. było to 856 szt. / 120,6%, a po I kwartale br. – 716 szt. / 143,8%,. Za cały 2023 wskaźnik ten pokazał różnicę 2.275 szt. / +124,9%. To pokazuje, jak kryzys wywołany pandemią cały czas wpływa pozytywnie na rozwój wtórnego rynku w Polsce. Przewoźnicy cały czas szukają tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import starszych i nieekologicznych pojazdów. 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 zarejestrowano od początku 2024 roku 653 pojazdów używanych wobec 51 nowych, natomiast w drugim: 518 autokarów używanych wobec 166 nowych. Natomiast dzięki zwiększonej sprzedaży nowych minibusów w tym roku, zmieniła się sytuacja segmentu MINI, który jest teraz większy niż na rynku wtórnym (488 do 444). Cały czas też więcej nowych autobusów niż na rynku wtórnym sprzedaje się w segmencie miejskim (162 do 160), natomiast ta różnica nie jest już tak duża, jak w poprzednich latach.

Normy emisji

Na początku 2024 wśród sprowadzonych autobusów dominowały stosunkowo młode roczniki z lat 2010-2019 (54% udziału). Pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005-2009 (38% udziału) stanowiły drugą równie liczną grupę pod względem popularności. Trzecią autobusy produkowane w latach 2000-2004 (4% udziału) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III.

Najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest model Ikarus 280 z 1992 roku, którego, mamy nadzieję, że sprowadzono w celach kolekcjonerskich. Z kolei najmłodsze, zarejestrowane pojazdy to 13 sztuk z rocznika 2024 oraz 18 sztuk z rocznika 2023. Są to pojazdy głównie marek Mercedes, MAN i Ford, natomiast w maju – po przerwie – ponownie tutaj pojawiła się ukraińska marka ZAZ (2).

**Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
wg. roku produkcji; styczeń - maj 2024**

Rok produkcji	liczba	udział
2008	206	11,2%
2011	172	9,3%
2009	163	8,8%
2007	145	7,9%
2013	135	7,3%
2014	117	6,3%
2010	116	6,3%
2012	115	6,2%
2006	106	5,7%
2015	100	5,4%
2016	85	4,6%
2005	84	4,6%
2017	71	3,8%
2018	44	2,4%
2019	35	1,9%
Pozostałe	151	8,2%
Razem	1845	100%

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

Lista rankingowa marek

W okresie styczeń-maj br. na podium listy rankingowej na rynku autobusów używanych w Polsce pozostaje bez zmian. Prowadzi cały czas Iveco, które jest tutaj liderem od trzech lat. Marka ma na koncie 581 rejestracji, czyli o 105 szt. więcej niż przed rokiem (+22,1% r/r). Udział Iveco w rynku zwiększył się w tym okresie o 2,1 pkt proc. do 31,5%.

Drugie miejsce zajmuje wcześniejszy lider – Mercedes-Benz z wynikiem 447 sprowadzonych pojazdów (+45 szt. / +11,5% r/r). Taki wynik daje marce 24,2% udziału w rynku, co z kolei oznacza spadek o 0,5 pkt proc.

Trzecie miejsce na rynku używanych autobusów sprowadzanych do Polski trzyma cały czas Setra (co biorąc pod uwagę fakt, że ta marka obecna jest tylko w segmentach międzymiastowym i turystyczny, jest swoistym fenomenem) z liczbą 171 rejestracji (+34 szt. / +24,8% r/r) i z udziałem 9,3% - czyli o 0,8 pkt. proc. większym niż przed rokiem.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamykają marki: MAN (122) i VDL (80). Od początku roku ten układ w tabeli utrzymuje się bez zmian (w przeciwieństwie do pojazdów fabrycznie nowych), co potwierdza po raz kolejny stabilność rynku wtórnego w Polsce.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce,
styczeń-maj 2024**

Pozycja	Marka	1 - 5.2024		1-5.2023		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	IVECO	581	31,5%	476	29,4%	22,1%
2	MERCEDES-BENZ	447	24,2%	401	24,7%	11,5%
3	SETRA	171	9,3%	137	8,5%	24,8%
4	MAN	122	6,6%	111	6,8%	9,9%
5	VDL BOVA	80	4,3%	49	3,0%	63,3%
6	VAN HOOL	64	3,5%	60	3,7%	6,7%
	inni	380	20,6%	387	23,9%	-1,8%
	OGÓŁEM	1845	100%	1621	100%	13,8%

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, Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motocykli ACEM, oraz Międzynarodowego Stowarzyszenia Producentów Zabudów, Przyczep i Naczep CLCCR PZPM reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.

■ 3M Poland ■ AC S.A. ■ Almot ■ Astara Poland ■ Astara NiP Poland ■ BMW Group Polska ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ Daimler Trucks ■ Eurotrailer ■ Electric Vehicles Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ 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 ■ LG Energy Solution ■ Liberty Motorcycles ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ MY MOTO ■ Nexteer Automotive Poland ■ 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 ■ Volteno ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor ■