



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 30 maja 2018

Pierwsze rejestracje autobusów używanych Styczeń - kwiecień 2018 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W kwietniu br. rynek autobusów używanych sprowadzanych do Polski wyszedł na plus. Skumulowany wynik jest znowu nieznacznie wyższy niż rok wcześniej.

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC). W kwietniu 2018 r. sprowadzono do Polski 320 szt. używanych autobusów, czyli o 28 szt. więcej niż rok temu (+9,6%).

Skumulowany rezultat rejestracji na rynku sprowadzanych, używanych autobusów jest stabilny. Od stycznia do kwietnia br. sprowadzono łącznie 1136 autobusów, czyli o 16 szt. więcej niż w analogicznym okresie 2017 r. (+1,4%). Zdecydowaną większość stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton.

Kwietniowe dane potwierdzają niezwykle stabilność i potencjał rynku wtórnego. Od 6 lat krajowi przewoźnicy sprowadzają ponad 3 tys. takich pojazdów rocznie i nic nie skazuje na to, żeby się miało to w najbliższym czasie zmienić. Warto przypomnieć, że w rekordowym 2015 roku zarejestrowano 3824 szt. używanych autobusów, w 2016 r. - 3575 szt., a w 2017 r. - 3321. Te dane pokazują też, że ostatni rok wykazał stratę do poprzedniego okresu w wysokości 254 szt. (-7,1%). Rok wcześniej odnotowaliśmy spadek o 6,5%. Czy to oznacza definitywny koniec dobrej passy tego segmentu rynku? Naszym zdaniem wolumen tej części wtórnego rynku będzie stopniowo maleć, ale nie należy spodziewać się żadnych gwałtownych zmian.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce styczeń - kwiecień 2018 rok według segmentów

sztuki

Segment	Nadwozie	1 - 4.2018		1-4.2017		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	5	2,2%	14	6,0%	-64,3%
	BUS>3,5T	224	97,8%	219	94,0%	2,3%
DMC<8T	OGÓŁEM	229	100%	233	100%	-1,7%
	MIEJSKI MIĘDZYMIASTOWY SZKOLNY TURYSTYCZNY b.d.	125	13,8%	101	11,4%	23,8%
		273	30,1%	327	36,9%	-16,5%
		3	0,3%	1	0,1%	200,0%
		384	42,3%	404	45,5%	-5,0%
		122	13,5%	54	6,1%	125,9%
DMC>=8T	OGÓŁEM	907	100%	887	100%	2,3%
	OGÓŁEM	1136	100%	1120	100%	1,4%

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 30 maja 2018

Autobusowy kwiecień

W czwartym miesiącu roku na rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 320 rejestracji (dla podkreślenia stabilności rynku warto odnotować fakt, że w marcu było ich 319). To wynik znacznie powyżej średniej dla całego rynku z 2017 r. (277) i jednocześnie wynik o 28 szt. wyższy w porównaniu do sytuacji sprzed roku (+9,6%). Największy ilościowy wzrost w porównaniu z ubiegłym rokiem odnotowaliśmy w strategicznej kategorii turystycznej, gdzie zarejestrowano 135 pojazdów (+21 szt. / +18,4%). Plus pojawił się także wśród autobusów miejskich, gdzie sprowadzono o 13 egzemplarzy więcej niż przed rokiem (+72,2%). W segmencie MINI-busów odnotowany taki sam wynik jak przed rokiem (62 szt. vs 61), natomiast pojazdy międzymiastowe (-4 szt. / - 4,8%) wypadły na poziomie rezultatu z ub.r.. Na koniec warto wspomnieć, że w ostatnim miesiącu liczba pojazdów, które w momencie rejestracji nie ma podanego podrodzaju lekko zmniejszyła się do 12 wobec 15 rok wcześniej.

Nowe kontra używane

Skumulowany rezultat rejestracji od stycznia do kwietnia wynosi 1136 szt., czyli jest o 16 szt. niższy niż przed rokiem (+1,4%). Dla porównania liczba nowych rejestracji autobusów w tym okresie wyniosła 886 szt. Te dane pokazują, że w Polsce liczba zarejestrowanych nowych pojazdów w Polsce powoli zbliża się do poziomu importu używanych autobusów. W ubiegłym roku było ich o 1,4-raza więcej niż (3321 szt.) niż pojazdów fabrycznie nowych (2297). Podobna tendencja panuje na początku br. Liczba zarejestrowano autobusów używanych jest tylko o 1,3-raza wyższa niż pojazdów fabrycznie nowych (1136 szt. do 886 szt.). Największa dysproporcja panuje wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. Pierwszych od początku roku zarejestrowano blisko 10-raza więcej niż nowych (273 szt. do 28 szt.), a tych drugich blisko 1,8-raza więcej (384 szt. do 217 szt.). Z kolei w kategoriach MINI i miejskiej mieliśmy odwrotną sytuację. Tutaj od początku roku dominują nowe minibusy (348 szt. do 229 szt.) oraz nowe autobusy miejskie (282 szt. do 125 szt.) Po raz pierwszy taki trend pojawił się w tych segmentach na koniec 2017 r.

Cały czas jednak istnieje dysproporcja pomiędzy rynkiem nowych, a sprowadzanych autobusów. Daje ona jednoznaczną odpowiedź na pytanie, dlaczego w Polsce sprzedaż fabrycznie nowych pojazdów jest cały czas na stosunkowo niskim poziomie. Zakładając, że nasza 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 2017 r. zakupiono 2297 nowych autobusów, a lukę w tym rachunku krajowi przewoźnicy uzupełnili liczbą 3321 używanych pojazdów, które zostały sprowadzone w zeszłym roku do Polski..



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 30 maja 2018

Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
według roku produkcji; styczeń - kwiecień 2018

Rok produkcji	liczba	udział
2006	128	11,3%
2002	104	9,2%
2005	103	9,1%
2007	90	7,9%
2000	83	7,3%
2003	79	7,0%
2004	77	6,8%
2001	73	6,4%
2008	63	5,5%
2009	53	4,7%
2010	41	3,6%
2013	37	3,3%
2011	37	3,3%
1999	36	3,2%
inne	132	11,6%
Razem	1136	100%

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

Na czele Euro 3

Wśród sprowadzonych od początku roku autobusów zaczęły dominować pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005 – 2009 (39%). Niemal równoważną ale już drugą grupę pod względem popularności stanowiły autobusy produkowane w latach 2000-2004 (37% udział), czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Trzecią starsze - z lat 1996-1999 z normą Euro II (6%). Najstarszy zaimportowany w tym roku pojazd został po raz pierwszy zarejestrowany w 1965 r. i jest to dwupokładowy autobus Bristol, który służy do przewozu wycieczek po Częstochowie. Z kolei najmłodszy sprowadzony pojazd to ukraiński ZAZ A10 z 2018 r. Generalnie grupę dwóch najmłodszych roczników stanowi 20 pojazdów (13 szt. z 2018 r. , 7 szt. z 2017 r). Dla porównania w 2017 r. zarejestrowano 58 „prawie nowych” autobusów wyprodukowanych w ostatnich dwóch latach (31 szt. z 2017 r. i 27 szt. z 2016 r.), a w całym 2016 r. była to suma 101 szt., z roczników 2016 (54) i 2015 (47).

Segment po segmencie

Czas analizę tegorocznych skumulowanych wyników według poszczególnych segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- autobusy turystyczne to najważniejszy segment dla autobusów używanych w Polsce. W ciągu 4 miesięcy br. w tej kategorii odnotowano 384 rejestracje, czyli o 20 szt. (-5,0%) mniej niż przed rokiem. Jednak od końca ub.r. większa część pojazdów niż poprzednio, przy rejestracji nie ma



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 30 maja 2018

wypełnionego pola podrodzaju i w związku z tym nie jest przypisana do żadnego segmentu. Jeśli uwzględnić, że część z nich można byłoby przypisać do kategorii turystycznej, to jej poziom byłby zbliżony do osiągniętego do końca kwietnia w ub.r. lub nawet wyższy. Co ważne, tutaj rejestrowane są stosunkowo najmłodsze roczniki na całym rynku;

- autobusy międzymiastowe to aktualnie tracąca na znaczeniu kategoria w tej części wtórnego rynku, która do tej pory była tu strategiczną podporą. Mimo to stanowi dużą konkurencję dla analogicznego segmentu wśród fabrycznie nowych pojazdów. W okresie styczeń-kwiecień 2018 r. zarejestrowano 273 międzymiastowe pojazdy (-54 szt. / -16,5%). Spadek ten mógłby być o ok. połowę punktów proc. mniejszy, gdyby część pojazdów nieoznaczonych zaliczyć do tej kategorii.

- autobusy MINI – w ciągu 4 miesięcy 2018 r. sprowadzono do Polski 229 używanych minibusów, czyli o 4 szt. (-1,7%) mniej niż przed rokiem. To obok pojazdów miejskich jedna z dwóch kategorii, gdzie rejestruje się więcej nowych niż używanych pojazdów;

- autobusy miejskie – sprzedaż w tym segmencie napędzają nie tylko zakupy prywatnych przewoźników, ale także samorządowe spółki, które w ten sposób doraźnie odnawiają swój tabor. Łącznie na początku br. ta kategoria osiągnęła poziom 122 szt. (+24 szt. / +23,8%) i chociaż, jako jedyna osiągnęła wyraźny wzrost, jednocześnie należy do najsłabszych na rynku sprowadzanych używanych autobusów .

Dodajmy, że na początku roku polscy przewoźnicy zarejestrowali też trzy używane autobusy szkolne (i to trzech różnych marek), podczas gdy rok wcześniej tylko jeden.

Od początku roku liczba autobusów bez podanego podrodzaju wyniosła po kwietniu 122 szt. względem 54 w tym samym czasie rok wcześniej.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce, styczeń - kwiecień 2018 rok

Pozycja	Marka	sztuki				Zmiana % r/r
		1 - 4.2018		1-4.2017		
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	323	28,4%	329	29,4%	-1,8%
2	IVECO-IRISBUS	139	12,2%	94	8,4%	47,9%
3	SETRA	137	12,1%	139	12,4%	-1,4%
4	VDL	81	7,1%	84	7,5%	-3,6%
5	MAN	80	7,0%	71	6,3%	12,7%
6	RENAULT	57	5,0%	58	5,2%	-1,7%
	inni	319	28,1%	345	30,8%	-7,5%
	OGÓŁEM	1136	100%	1120	100%	1,4%

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

Lista rankingowa marek

Wyniki za okres styczeń-kwiecień 2018 r. potwierdzają, że marka Mercedes-Benz podobnie, jak przed rokiem jest zdecydowanym liderem na rynku sprowadzanych, używanych autobusów do Polski. W tym roku zarejestrowano tutaj łącznie 323 szt. z logo niemieckiego producenta (-6 szt. / -1,8% w porównaniu ze analogicznym okresem 2017 r.) Mercedes zajmuje 28,4% w rynku, co oznacza udział o -1 pkt proc mniej niż rok wcześniej. Z tej grupy największa część autobusów



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 30 maja 2018

reprezentowała kategorię MINI - 113 szt., gdzie marka ma niemal 50% udział. To efekt cały czas dużego popytu na takie konstrukcje jak Sprinter czy Vario, dzięki którym Mercedes-Benz zajmuje tutaj niekwestionowaną pozycję lidera. Najwięksi konkurenci Mercedesa w segmencie MINI – Iveco, Renault i Volkswagen są cały czas z tyłu, zajmując odpowiednio 22,7%, 9,6% i 9,2% w tej części rynku. Mercedes-Benz jest także liderem wśród autobusów międzymiastowych (67), gdzie cały czas sporą popularnością cieszą się egzemplarze typu O407, O408, Conecto czy Integro. Niemiecka marka zajmuje też pierwsze miejsce wśród konstrukcji miejskich (43) - z najpopularniejszymi modelami typu Mercedes O405 czy nowszym Citaro. Z kolei w kategorii turystycznej Mercedes ma drugie miejskie z wynikiem 75 rejestracji i modelami Turismo czy Tourino.

W ciągu czterech miesięcy 2018 r. drugą pozycję na wtórnym rynku nie ma już tradycyjnie marka Setra, ale Iveco, które awansowało na pozycję wicelidera z trzeciego miejsca. To spore zaskoczeniem, gdyż do tej pory włoska marka nie stawała na rynkowym podium w Polsce. Szybki awans w rankingu Iveco zawdzięcza przejściu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. Do tego dochodzi rosnący import minibusów tej marki. W 2018 r. producent odnotował 139 rejestracji (+45 szt. / +47,9%), co zapewniło mu udział 12,2% (+0,2 pkt. proc.) Było to możliwe dzięki dobrym wynikom sprzedaży w kategoriach – MINI (52), międzymiastowej (36) i turystycznej (32).

Setra - na trzecim miejscu - ma 137 rejestracji, czyli o 2 szt. mniej niż przed rokiem (-1,4%). Taki rezultat zapewnił marce udział w rynku na poziomie 12% (+0,3 pkt proc). Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają ok. 40% łącznego udziału na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów. Legendarny producent autokarów z Ulm zajął pierwsze miejsce w kategorii pojazdów turystycznych (77) i trzecie w międzymiastowej (34), a najczęściej sprowadzane konstrukcje z logo Setra to turystyczne egzemplarze S 415 GT-HD i S 415 HD oraz międzymiastowy model S 315 UL.

Na początku br. najaktywniej liderów próbowały dogonić dwie marki – VDL i MAN. Pierwsza z nich zamknęła 4 miesiące br. z wynikiem 81 szt. (-3 szt. / -3,6%) - głównie autokarów (44), wśród których zajmuje trzecie miejsce, ale także coraz lepiej radzi sobie w segmencie miejskim (14) i międzymiastowym (14). MAN z wynikiem 80 szt. (+9 szt. / +12,7%) także działa na całym rynku, a jego główna sprzedaż koncentruje się na kategorii turystycznej (33) i miejskiej (26)

Wymienione trzy ostatnie firmy to najważniejsi pretendenci do zajęcia miejsce po marce Renault, która z racji obecności już tylko na wtórnym rynku będzie z roku na rok tracić tutaj swoje udziały.

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 ■ Almot ■ BMW ■ British Automotive Polska ■ Carpol ■ Citroën Polska ■ DAF Trucks Polska ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ General Motors Poland ■ Gruau Polska ■ Harley Davidson C&EE ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Isuzu Automotive Polska ■ Italmoto ■ Iveco Poland ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks & Bus Polska ■ Mazda Motor Logistics Europe ■ Mercedes-Benz Polska ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Peugeot Polska ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Scania Polska ■ Sitech ■ Ssangyong Motors Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Toyota Motor Poland ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ Tramp ■ The European Van Company ■ Valeo Autosystemy ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Auto Polska ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Polska ■ ZIPP ■