



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 23 kwietnia 2020

Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ - MARZEC 2020 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC). Od początku 2020 roku sprowadzono do naszego kraju 747 autobusy - czyli o 37 szt. mniej niż rok wcześniej (-4,7%), w tym 315 szt. w styczniu, 254 szt. w lutym i 178 w marcu. Jak widać ta tendencja jest malejąca, czyli rynek wtórny także opanowała recesja wywołana epidemią COVID-19. Zdecydowaną większość pojazdów stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton - ponad 82%.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce styczeń - marzec, 2020 rok według segmentów

Segment		Nadwozie	1-3.2020		1-3.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	9	6,6%	7	4,7%	28,6%
	BUS>3,5T		127	93,4%	143	95,3%	-11,2%
DMC<8T	OGÓŁEM		136	100% 18,2%	150	100% 19,1%	-9,3%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	97	15,9%	101	15,9%	-4,0%
		MIĘDZYMIASTOWY	267	43,7%	232	36,6%	15,1%
		SZKOLNY		0,0%	5	0,8%	-100,0%
		TURYSTYCZNY	228	37,3%	273	43,1%	-16,5%
	b.d.	19	3,1%	23	3,6%	-17,4%	
DMC>=8T	OGÓŁEM		611	100% 81,8%	634	100% 80,9%	-3,6%
	OGÓŁEM		747	100%	784	100%	-4,7%

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

Autobusowy marzec

W marcu na rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 178 rejestracji i pierwszy tak wyraźny spadek od lat: -142 szt. / - 44,4% r/r. To oznacza, że polscy przewoźnicy maksymalnie ograniczyli zakupy używanych autobusów i „minus” zagościł we wszystkich kategoriach funkcjonalnych – zarówno w segmencie MINI (-13 szt. / -26,5% r/r), wśród pojazdów miejskich (-20 szt. / -48,8% r/r, autobusów międzymiastowych (-36 szt. / -39,1% r/r/), jak i turystycznych (-72 szt. / -55,4% r/r).

Od początku roku

Od lat krajowi przewoźnicy sprowadzają ponad 3 tys. takich pojazdów rocznie i dopiero pandemia powstrzymała ten trend. Warto przypomnieć, że w rekordowym 2015 roku zarejestrowano 3824 szt. używanych autobusów; w 2016 r. - 3575 szt., w 2017 r. - 3321, w 2018 r. - 3150 szt., a w 2019 r. - 3233 szt. To najlepiej pokazuje, jak silny jest wtórny rynek autobusów w Polsce i jesteśmy pewni,



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 23 kwietnia 2020

że po ustaniu obostrzeń w transporcie ta gałąź gospodarki szybko wróci do formy. Na pewno szybciej niż autobusy fabrycznie nowe autobusy.

W I kwartale br. sprowadzono do Polski łącznie 747 szt. używanych autobusów, czyli o 37 szt. mniej niż przed rokiem (-4,7% r/r). Takie dane zapowiadają recesję dla importerów używanych autobusów.

Nowe kontra używane

Porównując tegoroczny rynek sprowadzanych, używanych autobusów (747) z rynkiem nowych (397) widać wyraźnie, że cały czas „górami” są pojazdy używane. Spodziewamy się, że taka sytuacja utrzyma się do końca roku, a dodatkowo – po ustaniu pandemii – rynek wtórny wzmocni swoją przewagę. Przewoźnicy będą szukali tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import.

Różnica między rynkiem nowych a sprowadzanych z rynku wtórnego wynosi obecnie 350 szt. więcej na korzyść używanych. Dla porównania w całym ub.r. sprowadzono do Polski o 30% więcej używanych autobusów z zagranicy niż sprzedano nowych. Po I kwartale br. ten wskaźnik wynosi 88%.

Oczywiście nadal istnieją duże różnice pomiędzy poszczególnymi segmentami. Największa dysproporcja - na korzyść rynku wtórnego - panuje wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. W pierwszym z nich, w okresie styczeń-marzec 2020 r., zarejestrowano prawie 18-rzy więcej niż nowych (267 szt. do 15 szt.), a w drugim ponad 8-rzy więcej (228 szt. do 28 szt.). Z kolei w kategorii MINI mamy odwrotną sytuację. Nowe minibusy przewyższają nad rynkiem sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 229 szt. do 136 szt. Podobny trend panuje w segmencie nowych autobusów miejskich, których kupujemy więcej jako fabrycznie nowych (125) niż używanych (97).

Utrzymująca się cały czas duża dysproporcja pomiędzy nowymi i używanymi autokarami daje nam jednoznaczny 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 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, 23 kwietnia 2020

Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
według roku produkcji; styczeń - marzec, 2020

Rok produkcji	liczba	udział
2005	85	11,4%
2004	68	9,1%
2003	65	8,7%
2008	61	8,2%
2010	54	7,2%
2009	52	7,0%
2007	49	6,6%
2006	44	5,9%
2013	43	5,8%
2002	38	5,1%
2001	36	4,8%
2011	29	3,9%
2012	26	3,5%
2000	16	2,1%
inne	81	10,8%
Razem	747	100%

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

Na czele Euro 4

Wśród sprowadzonych od początku roku autobusów dominują pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005 - 2009 (39% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły autobusy produkowane w latach 2000 - 2004 (30% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Trzecią młodszą z produkcji lat 2010-2020 (28% udział). Starsze – z lat 1996-1999 z normą Euro II zajęły 3%.

Aktualnie najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest OAF M12 z 1987 r. Z kolei najmłodsze zarejestrowany pojazd to ZAZ A10 z 2020 r. Generalnie grupę "prawie nowych" roczników stanowi obecnie 14 autobusów (8 szt. z rokiem produkcji 2020 i 6 szt. z rokiem produkcji 2019). Można spodziewać się, że takich pojazdów jeszcze przybędzie. W całym 2019 r. była to grupa 94 egzemplarzy, w tym 60 szt. z rocznika 2019 i 34 szt. z rocznika 2018 r. Dla porównania w całym 2018 r. takich pojazdów było tylko 3 szt. (1 szt. z 2018 r. i 2 szt. z 2017 r.); w 2017 r. 8 szt. (2 szt. z 2017 r. i 6 szt. z 2016 r.), a w 2016 r. była to suma aż 101 szt. (z roczników 2016 (54) i 2015 (47)).

Segment po segmente

Analiza wyników po I kwartale br. według poszczególnych segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- autobusy turystyczne to najważniejszy segment dla autobusów używanych w Polsce. Od początku 2020 r. w tej kategorii odnotowano 228 rejestracje, czyli o 45 szt. mniej (-16,5% r/r) niż przed



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 23 kwietnia 2020

rokiem. Co ważne, w segmencie turystycznym rejestrowane są stosunkowo najmłodsze roczniki na całym rynku;

- autobusy międzymiastowe to druga strategiczna kategoria sprowadzanych pojazdów z wtórnego rynku, która dzięki rządowemu Funduszowi Rozwoju Przewozów Autobusowych ponownie zaczyna nabierać na znaczeniu. Dzięki czemu stanowi ona potężną konkurencję dla analogicznego segmentu wśród fabrycznie nowych pojazdów, który od lat nie może się przebić przez tę barierę. O jej sile świadczy fakt, że mimo postępującego kryzysu tutaj w marcu jeszcze zanotowaliśmy „plus” i to całkiem spory. W okresie styczeń-marzec br. zarejestrowano 267 szt. używanych autobusów międzymiastowych (+35szt. / +15,1% r/r), czyli najwięcej ze wszystkich kategorii na tegorocznym rynku wtórnym;

- autobusy MINI – od początku br. do Polski sprowadzono 136 szt. używanych minibusów, czyli o 14 szt. mniej (-9,3% r/r) niż przed rokiem. To jeden z najbardziej stabilnych segmentów wtórnego rynku i jednocześnie obok pojazdów miejskich jedna z dwóch kategorii, gdzie rejestruje się więcej nowych niż używanych pojazdów;

- autobusy miejskie to zdecydowanie najsłabsza kategoria wśród używanych autobusów, ale w 2019 roku i w 2020 r. mogliśmy zaobserwować tutaj sporą dynamikę i wzrost importu. Sprzedaż w tym segmencie napędzają nie tylko zakupy prywatnych przewoźników, ale także samorządowe spółki, które w ten sposób doraźnie odnawiają swój tabor. W I kwartale br. kategoria ta osiągnęła poziom 97 szt., czyli 4 szt. mniej niż przed rokiem (-4% r/r).

Dodajmy, że polscy przewoźnicy zarejestrowali też na początku 2019 roku pięć używanych autobusów szkolnych, podczas gdy w tym roku żadnego.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce, styczeń - marzec, 2020 rok

Pozycja	Marka	1-3.2020		1-3.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	155	20,7%	211	26,9%	-26,5%
2	IVECO	137	18,3%	94	12,0%	45,7%
3	SETRA	83	11,1%	93	11,9%	-10,8%
4	MAN	63	8,4%	57	7,3%	10,5%
5	VDL BOVA	35	4,7%	45	5,7%	-22,2%
6	TEMSA	33	4,4%	27	3,4%	22,2%
	SOLARIS	33	4,4%	15	1,9%	120,0%
	inni	208	27,8%	242	30,9%	-14,0%
	OGÓLEM	747	100%	784	100%	-4,7%

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

Lista rankingowa marek

Na początku 2020 r. zdecydowanym liderem na rynku sprowadzanych do Polski, używanych autobusów została marka Mercedes-Benz. Zarejestrowano łącznie 155 szt. pojazdów z logo niemieckiego producenta (-56 szt. / -26,5% r/r w porównaniu z sytuacją sprzed roku). Mercedes zajmuje 20,7% rynku, co oznacza udział o 6,2 pkt proc mniejszy niż rok wcześniej.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 23 kwietnia 2020

Na drugiej pozycji znajduje się Iveco z liczbą 137 rejestracji, czyli o 43 szt. więcej niż przed rokiem (+45,7% r/r). Taki rezultat zapewnił marce ponad 18,3% udział w rynku (+6,3 pkt proc.) 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 marcu Polski sprowadzono też 22 szt. pojazdów marki Renault i 23 autobusów pod marką Karosa, przejętych całkowicie przez koncern Iveco.

Trzecie miejsce zajmuje Setra z liczbą 83 rejestracji (-10szt. /-11,8% r/r) i udziałem 11,1 % - czyli prawie tyle samo co przed rokiem -0,8 pkt.proc. To się nazywa stabilność. Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają ponad 30% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów.

Grupę pięciu najsilniejszych marek na wtórnym rynku zamykają: MAN (63) oraz VDL (35). Szóste miejsce należy do dwóch marek: Temsa i Solaris (po 33 szt. każda).

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. ■ AGT Europe Automotive Import ■ Almot ■ British Automotive Polska ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Harley Davidson C&EE ■ Henschel Engineering Automotive ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KFB Acoustics ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ 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 ■ 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 ■