



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 maja 2020

Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ - KWIECIEŃ 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 779 autobusów - czyli o 343 szt. mniej niż rok wcześniej (-30,6%). Przy czym 315 szt. sprowadzono w styczniu, 254 szt. w lutym, 178 w marcu i tylko 32 w kwietniu.

Jak widać liczba pojazdów z wtórnego rynku z innych krajów, drastycznie maleje, co oznacza, że recesja wywołana epidemią COVID-19 wtargnęła również w tę część aktywności. Zdecydowaną większość pojazdów stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton - ponad 82%.

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

Segment		Nadwozie	1-4.2020		1-4.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	9	6,4%	11	5,6%	-18,2%
	BUS>3,5T		132	93,6%	186	94,4%	-29,0%
DMC<8T	OGÓŁEM		141	100% 18,1%	197	100% 17,6%	-28,4%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	100	15,7%	135	14,6%	-25,9%
		MIĘDZYMIASTOWY	282	44,2%	315	34,1%	-10,5%
		SZKOLNY		0,0%	5	0,5%	-100,0%
		TURYSTYCZNY	237	37,1%	442	47,8%	-46,4%
		b.d.	19	3,0%	28	3,0%	-32,1%
	OGÓŁEM		638	100% 81,9%	925	100% 82,4%	-31,0%
	OGÓŁEM		779	100%	1122	100%	-30,6%

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

Autobusowy kwiecień

W kwietniu na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 32 rejestracje i nie obserwowany nigdy wcześniej, od kiedy monitorujemy ten rynek, tak głęboki spadek: -306 szt. /-90,5% r/r. To oznacza, że polscy przewoźnicy praktycznie zatrzymali zakupy używanych autobusów, a „minus” zagościł we wszystkich kategoriach funkcjonalnych – zarówno w segmencie MINI (-42 szt. / -89,4% r/r), wśród pojazdów miejskich (-31 szt. / -91,2% r/r, autobusów międzymiastowych (-68 szt. / -81,9% r/r/), jak i turystycznych (-160 szt. / -94,7% r/r).

Od początku roku

Od lat przewoźnicy sprowadzają 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. 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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 maja 2020

rynek autobusów w Polsce i jesteśmy pewni, że po ustaniu obostrzeń w transporcie ta gałąź gospodarki szybko wróci do formy. Na pewno szybciej niż autobusy fabrycznie nowe autobusy. W ciągu 4 miesięcy br. sprowadzono do Polski łącznie 779 szt. używanych autobusów, czyli o 343 szt. mniej niż przed rokiem (-30,6% r/r). Takie dane zapowiadają recesję dla importerów używanych autobusów.

Nowe kontra używane

Porównując tegoroczny rynek sprowadzanych, używanych autobusów (779) z rynkiem nowych (461) 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 jeszcze wzmocni swoją przewagę. Przewoźnicy będą szukali tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import starszych i nieekologicznych pojazdów.

Różnica między rynkiem nowych a sprowadzanych z rynku wtórnego wynosi obecnie 318 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 4 miesiącach br. wskaźnik ten wynosi 69%.

Oczywiście nadal istnieją duże różnice pomiędzy poszczególnymi segmentami. Największa dysproporcja - na korzyść rynku wtórnego - panuje niezmiennie wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. W pierwszym z nich, w okresie styczeń-kwiecień 2020 r., zarejestrowano prawie 19-razy więcej niż nowych (282 szt. do 15 szt.), a w drugim ponad 7-razy więcej (237 szt. do 33 szt.).

Z kolei w kategorii MINI mamy odwrotną sytuację. Nowe minibusy przewyższają rynek sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 241 szt. do 141 szt. Podobny trend panuje w segmencie nowych autobusów miejskich, których kupujemy więcej fabrycznie nowych (172) niż sprowadzanych używanych (100).

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 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 maja 2020

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

Rok produkcji	liczba	udział
2005	85	10,9%
2004	70	9,0%
2003	68	8,7%
2008	65	8,3%
2009	57	7,3%
2010	56	7,2%
2007	52	6,7%
2006	46	5,9%
2013	44	5,6%
2002	40	5,1%
2001	38	4,9%
2011	33	4,2%
2012	26	3,3%
2000	17	2,2%
inne	82	10,5%
Razem	779	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 segmencie

Analiza wyników po 4 miesiącach br.. według poszczególnych segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- autobusy międzymiastowe to najważniejsza kategoria sprowadzanych pojazdów z wtórnego rynku w Polsce, gdzie rejestruje się najstarsze i najmniej ekologiczne pojazdy. Paradoksalnie w 2019 r.,



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 maja 2020

dzięki rządowemu Funduszowi Rozwoju Przewozów Autobusowych, zaczęła ona ponownie nabierać na znaczeniu i cały czas stanowi potężną konkurencję dla analogicznego segmentu wśród fabrycznie nowych pojazdów. Teraz - w trakcie pandemii – również ten segment się skurczył, ale najmniej z spośród wszystkich segmentów na wtórnym rynku. Tylko w kwietniu zarejestrowano tutaj 15 autobusów, czyli 46,8% wszystkich sprowadzonych pojazdów. Natomiast w okresie styczeń-kwiecień br. mamy łącznie 282 szt. takich autobusów (-33 szt. / -10,5% r/r), czyli najwięcej ze wszystkich kategorii na tegorocznym rynku wtórnym.

- autobusy turystyczne to drugi strategiczny segment dla rynku autobusów używanych w Polsce, ale teraz – podobnie jak segment nowych autokarów – ta kategoria przeżywa spore problemy. W kwietniu zarejestrowano tutaj tylko 9 pojazdów, a od początku 2020 r. odnotowano 237 rejestracji, czyli aż o 205 szt. mniej (-46,4% r/r) niż przed rokiem. Co warto podkreślić, w tym segmencie rejestrowane są najmłodsze roczniki na całym wtórnym rynku;

- autobusy MINI – od początku br. do kraju sprowadzono 141 szt. używanych minibusów, czyli o 56 szt. mniej (-28,4% r/r) niż przed rokiem. To jeden z najbardziej stabilnych segmentów wtórnego rynku i jednocześnie obok pojazdów miejskich jedna z dwóch kategorii w Polsce, gdzie rejestruje się więcej nowych niż używanych pojazdów;

- autobusy miejskie to zdecydowanie najslabsza kategoria wśród używanych autobusów, ale w 2019 roku i na początku 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 ciągu 4 miesięcy br. kategoria ta osiągnęła poziom 100 szt., czyli 35 szt. mniej niż przed rokiem (-25,9% 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 - kwiecień, 2020 rok

Pozycja	Marka	1-4.2020		1-4.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	161	20,7%	287	25,6%	-43,9%
2	IVECO	144	18,5%	140	12,5%	2,9%
3	SETRA	88	11,3%	136	12,1%	-35,3%
4	MAN	65	8,3%	105	9,4%	-38,1%
5	VDL BOVA	37	4,7%	77	6,9%	-51,9%
6	TEMSA	35	4,5%	27	2,4%	29,6%
	inni	249	32,0%	38	3,4%	555,3%
	OGÓLEM	779	100%	1122	100%	-30,6%

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

Lista rankingowa marek



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 maja 2020

Na początku 2020 r. zdecydowanym liderem na rynku sprowadzanych do Polski, używanych autobusów została marka Mercedes-Benz. Zarejestrowano łącznie 161 szt. pojazdów z logo niemieckiego producenta (-126 szt. / -43,9% r/r w porównaniu z sytuacją sprzed roku). Mercedes zajmuje 20,7% rynku, co oznacza udział o 4,9 pkt proc. mniejszy niż rok wcześniej.

Na drugiej pozycji znajduje się Iveco z liczbą 144 rejestracji, czyli o 4 szt. więcej niż przed rokiem (+2,9% r/r). Taki rezultat zapewnił marce 18,5% udział w rynku (+6 pkt proc.) Wysoką pozycję w rankingu Iveco zawdzięcza przejściu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. Dodajmy, że w okresie styczeń-marzec do Polski sprowadzono też 23 szt. pojazdów marki Renault i 23 autobusów pod marką Karosa, przejętych całkowicie przez koncern Iveco.

Trzecie miejsce na wtórnym rynku autobusowym w Polsce zajmuje Setra z liczbą 88 rejestracji (-48 szt. / -35,3% r/r) i udziałem 11,3% - 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 32% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów.

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 ■