



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 26 listopada 2020

Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ – PAŹDZIERNIKA 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). W ciągu 10 miesięcy 2020 roku sprowadzono do Polski łącznie 1981 używanych autobusów, czyli o 791 szt. mniej niż rok wcześniej (-27,8% r/r). Wśród sprowadzonych pojazdów największą liczbę stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton (82%).

Jaki wpływ na rynek sprowadzanych do Polski używanych autobusów wywarła epidemia COVID-19 najlepiej ilustruje miesięczny przegląd liczb ich rejestracji: w styczniu sprowadzono do naszego kraju 315 szt. używanych autobusów, w lutym 254 szt., w marcu 178 szt., w kwietniu 32 szt., w maju 69 szt., w czerwcu 135 szt., w lipcu – 171 szt., w sierpniu – 342 szt., we wrześniu – 266 szt., w październiku – 219 szt. Jak widać ta część autobusowego rynku szybko sobie radzi z kryzysem – październikowy import był o 18,6% niższy niż przed rokiem. Dla porównania na rynku nowych autobusów ta różnica wyniosła -34,7%.

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

Segment		Nadwozie	1-10.2020		1-10.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	16	4,5%	22	4,0%	-27,3%
	BUS>3,5T		339	95,5%	526	96,0%	-35,6%
DMC<8T	OGÓŁEM		355	100% 17,9%	548	100% 20,0%	-35,2%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	278	17,1%	346	15,8%	-19,7%
		MIĘDZYMIASTOWY	826	50,8%	963	43,9%	-14,2%
		SZKOLNY	2	0,1%	7	0,3%	-71,4%
		TURYSTYCZNY	459	28,2%	796	36,2%	-42,3%
	b.d.	61	3,8%	84	3,8%	-27,4%	
	OGÓŁEM		1626	100% 82,1%	2196	100% 80,0%	-26,0%
	OGÓŁEM		1981	100%	2744	100%	-27,8%

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

Autobusowy październik

W październiku br. na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 219 rejestracji, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza spadek o 52 szt. (-18,6%). To świadczy o zdecydowanie lepszej kondycji tej części rynku w porównaniu z wcześniejszymi miesiącami br., kiedy obserwowaliśmy dużo głębsze spadki r/r - w maju o 184 szt. (-72,7% r/r) i w kwietniu o 306 szt. (-90,5% r/r).

Dane z ostatnich trzech miesięcy pokazują, że polscy przewoźnicy ponownie uruchomili zakupy używanych autobusów. W ostatnim miesiącu w kategoriach funkcjonalnych mamy zbliżone wyniki do ubiegłorocznych. W październiku wśród autobusów miejskich jest o 1 szt. mniej niż przed rokiem – 32 szt. Z kolei w strategicznym segmencie międzymiastowych autobusów odnotowaliśmy import 101 pojazdów i było to mniej o 10 szt. niż przed rokiem (-9% r/r). Podobnie sytuacja



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 26 listopada 2020

wygląda wśród autobusów turystycznych, których sprowadzono o dwie sztuki mniej niż przed rokiem (2-3,8% r/r). Natomiast w grupie minibusów ten spadek jest zdecydowanie głębszy i tutaj mamy już dwucyfrowy spadek (-38 szt. / -57,6% 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 zza granicy; w 2016 r. - 3575 szt., w 2017 r. - 3321, w 2018 r. - 3150 szt., a w 2019 r. - 3233 szt. To najlepiej pokazuje, jak silna jest ta część wtórnego rynku autobusów w Polsce. Teraz zmierzamy się z drugą falą pandemii ale po ustaniu obostrzeń w transporcie, ta gałąź gospodarki ma szansę szybko wrócić do formy. Na pewno szybciej, niż autobusy fabrycznie nowe.

W ciągu 10 miesięcy br. sprowadzono do Polski łącznie 1981 używanych autobusów, czyli o 763 szt. mniej niż przed rokiem (-27,8% r/r). Po wrześniu ta różnica wynosiła 713 szt.. Wcześniej, w sierpniu mieliśmy -675 szt. / -31,3% r/r. To oznacza powolne wyhamowywanie spadku miesiąc po miesiącu, ale do odbudowy dotychczasowej kondycji jeszcze daleko.

Nowe kontra używane

Porównując tegoroczny rynek sprowadzanych, używanych autobusów (1981) z rynkiem nowych (1184) 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 nie ekologicznych pojazdów.

Różnica między rynkiem nowych, a sprowadzanych z rynku wtórnego wynosi obecnie 797 szt., czyli jest większa niż po wrześniu (725 szt.) To pokazuje, że w okresie wakacji import używanych zdecydowanie wyprzedził nowe rejestracje, bo jeszcze w czerwcu ta różnica wynosiła 286, w maju 290 szt. i w kwietniu 318 szt. Dla porównania w całym ub.r. sprowadzono do Polski o 30% więcej używanych autobusów z zagranicy niż sprzedano nowych. Po 10 miesiącach br. wskaźnik ten wynosi prawie 63%.

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-październik, zarejestrowano prawie 32-razy więcej niż nowych (826 szt. do 26 szt.), a w drugim 5-razy więcej (459 szt. do 88 szt.).

Z kolei w kategorii MINI mamy odwrotną sytuację. Nowe minibusy przewyższają rynek sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 531 szt. do 355 szt. Podobny trend panuje w segmencie nowych autobusów miejskich, których kupujemy więcej fabrycznie nowych (539) niż sprowadzanych używanych (278).

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 26 listopada 2020

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.

Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
wg. roku produkcji; styczeń - październik, 2020

sztuki

Rok produkcji	liczba	udział
2005	255	12,9%
2004	180	9,1%
2006	169	8,5%
2008	161	8,1%
2009	150	7,6%
2003	130	6,6%
2007	121	6,1%
2010	120	6,1%
2002	93	4,7%
2001	88	4,4%
2011	85	4,3%
2012	84	4,2%
2013	73	3,7%
2000	44	2,2%
inne	228	11,5%
Razem	1981	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 (43% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły autobusy produkowane w latach 2000 - 2004 (27% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Trzecią młodszą z produkcji lat 2010-2020 (26% udział). Starsze – z lat 1996-1999 z normą Euro II zajęły niecałe 3%.

Aktualnie najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest historyczny model Renault TN6A z 1933 r., który sprowadziło MZA Warszawa w ramach świętowania 100 lat warszawskich autobusów. Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to modele ZAZ A10 i MAZ 203 z 2020 r. Generalnie grupę "prawie nowych" roczników stanowi obecnie 51 autobusów (39 szt. z rokiem produkcji 2020 i 12 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.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 26 listopada 2020

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 w ciągu dziewięciu miesięcy br. według poszczególnych segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

Autobusy międzymiastowe to najważniejsza kategoria sprowadzanych pojazdów z wtórnego rynku w Polsce, w której rejestruje się najstarsze i najmniej ekologiczne pojazdy. Paradoksalnie w 2019 r., 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 w tej części wtórnego rynku. W lipcu sprowadzono 55 autobusów międzymiastowych a w sierpniu 192, we wrześniu 125, a w październiku – 101 szt. Natomiast skumulowany wynik za okres styczeń–październik wynosi 826 szt. takich autobusów (-137 szt. / -14,2% r/r), czyli najwięcej ze wszystkich kategorii na tegorocznym rynku wtórnym. Najlepiej sprzedający się w tym roku model tego segmentu, to Iveco/Karosa Recreo (68).

Autobusy turystyczne to drugi strategiczny segment dla rynku sprowadzanych autobusów używanych w Polsce, ale teraz – podobnie jak segment nowych autokarów – ta kategoria przeżywa spore problemy, ale nie jest tutaj tak źle, jak wśród fabrycznie nowych konstrukcji. W październiku odnotowaliśmy import 50 autokarów, czyli tylko o 3 szt. (-5,7% r/r) mniej niż w 2019 r. Z kolei skumulowany od początku roku wynik to 459 rejestracji, czyli aż o 337 szt. mniej (-42,3% r/r) niż przed rokiem. Co warto podkreślić, w tym segmencie rejestrowane są najmłodsze roczniki na całym wtórnym rynku. Najlepiej sprzedający się w tym roku sprowadzany używany autokar, to Mercedes-Benz Tourismo (26).

Autobusy MINI – od początku br. do kraju sprowadzono 355 szt. używanych minibusów, czyli o 193 szt. mniej (-35,2r/r) niż przed rokiem. To jeden z najbardziej stabilnych segmentów wtórnego rynku i jednocześnie obok pojazdów miejskich jedna z dwóch kategorii w Polsce, w której rejestruje się więcej nowych niż używanych pojazdów. Najlepiej sprzedający się model w tej kategorii to niezmiennie Mercedes-Benz Sprinter (134).

Autobusy miejskie to zdecydowanie najsłabsza kategoria wśród używanych autobusów, ale w 2019 roku i na początku 2020 r. obserwowaliśmy tutaj sporą dynamikę i wzrost importu. Istnieje duża szansa, że ta kategoria szybko powróci do tego trendu. Sprzedaż w tym segmencie napędzają nie tylko zakupy prywatnych przewoźników, ale także samorządowe spółki, które w ten sposób doraźnie odnawiają swój tabor. W ciągu 10 miesięcy br. kategoria ta osiągnęła poziom 278 szt., czyli o 68 szt. mniej niż przed rokiem (-19,7% r/r). Najlepiej sprzedający się w tym roku model na miejskim wtórnym rynku to Solaris Urbino 18 (31).

Dodajmy, że polscy przewoźnicy zarejestrowali też od stycznia do września 2019 roku siedem używanych autobusów szkolnych, podczas gdy w tym roku dwa.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 26 listopada 2020

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

Pozycja	Marka	1-10.2020		1-10.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	443	22,4%	741	27,0%	-40,2%
2	IVECO	375	18,9%	420	15,3%	-10,7%
3	SETRA	233	11,8%	286	10,4%	-18,5%
4	MAN	168	8,5%	243	8,9%	-30,9%
5	TEMSA	89	4,5%	87	3,2%	2,3%
6	VDL BOVA	88	4,4%	139	5,1%	-36,7%
7	SOLARIS	73	3,7%	45	1,6%	62,2%
	inni	512	25,8%	783	28,5%	-34,6%
	OGÓŁEM	1981	100%	2744	100%	-27,8%

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 443 szt. pojazdów z logo niemieckiego producenta (-298 szt. /-40,2% r/r). Mercedes zajmuje 22,3% rynku, co oznacza udział o 4,6 pkt proc. mniejszy niż rok wcześniej.

Na drugiej pozycji znajduje się Iveco z liczbą 389 rejestracji, czyli o 45 szt. mniej niż przed rokiem (-10,7% r/r). Taki rezultat zapewnił marce 18,9% udział w rynku (+3,6 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-październik br. do Polski sprowadzono też 58 pojazdów marki Renault i 53 autobusów pod marką Karosa, przejętych całkowicie przez koncern Iveco.

Trzecie miejsce na wtórnym rynku autobusowym w Polsce zajmuje Setra z liczbą 233 rejestracji (-53 szt. /-19,3% r/r) i udziałem 11,8% - czyli o 1,3 pkt. proc. więcej niż przed rokiem. To się nazywa stabilność! Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają ponad 34% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (168) i Temsa (89), która po raz pierwszy znalazła się tak wysoko w rankingu marek importowanych do Polski i o 1 szt. wyprzedza VDL.

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. ■ 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 ■