



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.01.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 stycznia 2021

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

W 2020 roku sprowadzono do Polski łącznie 2350 szt. używanych autobusów, czyli o 883 szt. mniej niż rok wcześniej (-27,3% r/r). Wśród sprowadzonych pojazdów największą liczbę stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton (prawie 82%). Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (KPRM/MC).

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., w listopadzie – 167 szt., w grudniu – 202 szt. Jak widać ta część autobusowego rynku lepiej radzi sobie z kryzysem niż segment nowych autobusów, notując mniejsze spadki, a przede wszystkim prezentując większą stabilność. W grudniu poziom rejestracji wyniósł 202 szt. (-21,4%), w listopadzie -28,0%, a w październiku -18,3%. Dla porównania na rynku nowych autobusów mieliśmy odpowiednio wyniki: -2,7% / +31,3% / -34,7%.

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

Segment	Nadwozie	1-12.2020		1-12.2019		Zmiana % r/r	
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %		
	BUS<=3,5T	21	4,9%	26	4,0%	-19,2%	
	BUS>3,5T	407	95,1%	616	96,0%	-33,9%	
DMC<8T	OGÓŁEM	428	100% 18,2%	642	100% 19,9%	-33,3%	
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	350	18,2%	411	15,9%	-14,8%
		MIEDZYMIASTOWY	943	49,1%	1149	44,3%	-17,9%
		SZKOLNY	2	0,1%	8	0,3%	-75,0%
		TURYSTYCZNY	548	28,5%	924	35,7%	-40,7%
		b.d.	79	4,1%	99	3,8%	-20,2%
DMC>=8T	OGÓŁEM	1922	100% 81,8%	2591	100% 80,1%	-25,8%	
	OGÓŁEM	2350	100%	3233	100%	-27,3%	

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

Autobusowy grudzień

W grudniu na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 202 rejestracje, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza spadek o 55 szt. (-21,4% r/r). To świadczy o lepszej kondycji tej części rynku niż w listopadzie (-65 szt. (-28,0%)), ale słabszej w porównaniu z październikiem, kiedy obserwowaliśmy płytszy spadek (-48 szt. / -18,3% r/r). Przypomnijmy, że najgłębsze spadki rynek autobusów używanych odnotował w maju i kwietniu, kiedy wyniosły one odpowiednio -72,7% r/r i -90,5% r/r.



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.01.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 stycznia 2021

W grudniu we wszystkich segmentach rejestracje były niższe niż rok wcześniej – poza autobusami miejskimi, gdzie mieliśmy wzrost o +9szt. / +23,0% r/r. W pozostałych kategoriach odnotowano zbliżone spadki - w autobusach turystycznych -18 szt. / -26,9% r/r, w segmencie minibusów -16 szt. / -36,4% r/r, a największy ujemny bilans miały autobusy międzymiastowe (-28 szt. / -28,6% r/r). To pokazuje, że kryzys wywołany pandemią COVID-19 utrzymuje się również na rynku sprowadzanych, używanych autobusów, natomiast jego przebieg jest zdecydowanie łagodniejszy i spokojniejszy niż wśród nowych pojazdów.

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 mierzymy 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 2020 r. sprowadzono do Polski łącznie 2350 używanych autobusów, czyli o 883 szt. mniej niż przed rokiem (-27,3 r/r). Po listopadzie ta różnica wynosiła -828 szt. (-27,8% r/r), a w październiku -763 szt. (-27,8%)/ Ta słabsza końcówka roku pokazuje, że rynkowe spowolnienie wcale jeszcze nie wyhamowało i do odbudowy dotychczasowej kondycji rynku jest jeszcze daleko.

Nowe kontra używane

Porównując tegoroczny rynek sprowadzanych, używanych autobusów (2350) z rynkiem nowych (1495) 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 855 szt., czyli jest zdecydowanie wyższa niż po listopadzie (796 szt.) To pokazuje, że w okresie pandemii import używanych zdecydowanie wyprzedził nowe rejestracje, bo jeszcze w kwietniu ta różnica wynosiła 318 szt. Dla porównania w 2019 r. sprowadzono do Polski o 30% więcej używanych autobusów z zagranicy niż sprzedano nowych. W 2020 r. ten wskaźnik wyraźnie przesunął się na niekorzyść nowych konstrukcji i wynosi prawie 57%.

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 zeszłym roku zarejestrowano ponad 33 więcej niż nowych (943 szt. do 28 szt.), a w drugim 6 razy więcej (548 szt. do 94 szt.).

Z kolei w kategorii MINI mamy odwrotną sytuację. Nowe minibusy przewyższają rynek sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 670 szt. do 428 szt. Podobny trend panuje w segmencie nowych autobusów miejskich, których kupujemy więcej fabrycznie nowych (702) niż sprowadzanych używanych (350). Przynajmniej tutaj pandemia nic nie zmieniła.



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.01.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 stycznia 2021

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.

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

sztuki

Rok produkcji	liczba	udział
2005	289	12,3%
2004	199	8,5%
2008	198	8,4%
2006	197	8,4%
2009	180	7,7%
2010	157	6,7%
2003	148	6,3%
2007	143	6,1%
2012	109	4,6%
2011	107	4,6%
2002	105	4,5%
2001	95	4,0%
2013	94	4,0%
2000	49	2,1%
inne	280	11,9%
Razem	2350	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 młodsze z produkcji lat 2010-2020 (28% udział). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000 - 2004 (25% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. 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 60 autobusy (47 szt. z rokiem produkcji 2020 i 13 szt. z rokiem produkcji 2019). Dla porównania - w całym 2019 r. była to grupa 94 egzemplarzy, w tym 60 szt. z rocznika 2019 i 34 szt. z rocznika 2018 r. Z kolei w 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. aż 101 szt. (z roczników 2016 (54) i 2015 (47)).



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.01.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 stycznia 2021

Segment po segmencie

Analiza wyników w ciągu ubiegłego roku 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. Skumulowany wynik za 2020 r. wynosi 943 szt. (-206 szt. / -17,9% r/r), podczas gdy po listopadzie mieliśmy -78 szt. / -16,9% r/r, a po październiku ta różnica wynosiła -137 szt. / -14,2% r/r. Najlepiej sprzedający się w tym roku model tego segmentu, to Iveco/Karosa Recreo (97).

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 są one aż tak poważne, jak wśród fabrycznie nowych konstrukcji. Skumulowany od początku roku wynik to 548 rejestracji, czyli aż o 376 szt. mniej (-40.7% r/r) i jest to największy spadek wśród wszystkich segmentów na wtórnym rynku w 2020 r. 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 (33).

Autobusy MINI – w ubiegłym roku sprowadzono do kraju 428 szt. używanych minibusów, czyli o 214 szt. mniej (-33,3% r/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 (163).

Autobusy miejskie to zdecydowanie najsłabsza kategoria wśród używanych autobusów, ale od 2019 roku obserwujemy 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 zeszłym roku kategoria ta osiągnęła poziom 350 szt. (- 61 szt. / -14,8% r/r). Najlepiej sprzedający się w tym roku model na miejskim wtórnym rynku to Solaris Urbino 12 (43).

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



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.01.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 stycznia 2021

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

Pozycja	Marka	1-12.2020		1-12.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	543	23,1%	895	27,7%	-39,3%
2	IVECO	433	18,4%	500	15,5%	-13,4%
3	SETRA	272	11,6%	337	10,4%	-19,3%
4	MAN	189	8,0%	278	8,6%	-32,0%
5	VDL	112	4,8%	160	4,9%	-30,0%
6	TEMSA	103	4,4%	103	3,2%	0,0%
7	SOLARIS	97	4,1%	62	1,9%	56,5%
	inni	601	25,6%	898	27,8%	-33,1%
	OGÓŁEM	2350	100%	3233	100%	-27,3%

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

Lista rankingowa marek

W 2020 r. zdecydowanym liderem na rynku sprowadzanych do Polski, używanych autobusów jest marka Mercedes-Benz. Zarejestrowano łącznie 543 szt. pojazdów z logo niemieckiego producenta (-352 szt. /-39,3% r/r). Mercedes zajmuje 23,1% rynku, co oznacza udział o 6,2 pkt proc. mniejszy niż rok wcześniej.

Na drugiej pozycji znajduje się Iveco z liczbą 433 rejestracji, czyli tylko o 67 szt. mniej niż przed rokiem (-13,4% r/r). Jak widać kryzys sprzyja marce i zapewnił jej wzrost udziałów w rynku o 5,7 pkt proc. do poziomu 18,4%. 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 okresie styczeń-listopad br. do Polski sprowadzono też 66 pojazdy marki Renault i 58 autobusy pod marką Karosa, przejętych całkowicie przez koncern Iveco. Trzecie miejsce na wtórnym rynku autobusowym w Polsce zajmuje Setra z liczbą 272 rejestracji (-65 szt. /-19,3% r/r) i udziałem 11,6% - czyli o 0,6 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 (189) i VDL (112), który mocno walczy o tą piątą pozycję z turecką marką Temsa (103).

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 ■ 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 ■