



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.12.2020 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 grudnia 2020

Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ – LISTOPADA 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 11 miesięcy 2020 roku sprowadzono do Polski łącznie 2148 używanych autobusów, czyli o 828 szt. mniej niż rok wcześniej (-27,8% r/r). Wśród sprowadzonych pojazdów największą liczbę stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton (81%).

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., a w listopadzie – 167 szt. Jak widać ta część autobusowego rynku szybko sobie radzi z kryzysem – mimo, że cały czas jest na „minusie” to ta część gospodarki jest o wiele bardziej stabilna niż pojazdy nowe. W listopadzie spadek wyniósł -28,0%, a październiku -18,6%. dla porównania na rynku nowych autobusów mieliśmy odpowiednio wyniki: +31,2% i -34,7%.

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

Segment		Nadwozie	1-11.2020		1-11.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	20	5,0%	25	4,2%	-20,0%
	BUS>3,5T		380	95,0%	573	95,8%	-33,7%
DMC<8T	OGÓŁEM		400	100% 18,6%	598	100% 20,1%	-33,1%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	302	17,3%	372	15,6%	-18,8%
		MIĘDZYMIASTOWY	873	49,9%	1051	44,2%	-16,9%
		SZKOLNY	2	0,1%	8	0,3%	-75,0%
		TURYSTYCZNY	499	28,5%	857	36,0%	-41,8%
		b.d.	72	4,1%	90	3,8%	-20,0%
DMC>=8T	OGÓŁEM		1748	100% 81,4%	2378	100% 79,9%	-26,5%
OGÓŁEM			2148	100%	2976	100%	-27,8%

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

Autobusowy listopad

W listopadzie br. na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 167 rejestracji, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza spadek o 65 szt. (-28,0%). To świadczy ponownie o słabszej kondycji tej części rynku w porównaniu z październikiem, kiedy obserwowaliśmy płytszy spadek (-52 szt. / -18,6% r/r). Przypomnijmy, że w maju i kwietniu mieliśmy spadki jeszcze bardziej głębokie – odpowiednio -72,7% r/r i -90,5% r/r.



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.12.2020 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 grudnia 2020

Dane z ostatniego miesiąca pokazują, że polscy przewoźnicy jeszcze nie uruchomili w pełni zakupów używanych autobusów i panuje tutaj atmosfera wyczekiwania. Natomiast w skumulowanych wynikach jeszcze nie widać „kryzysowej odwilży”.

W listopadzie we wszystkich segmentach rejestracje były niższe niż rok wcześniej.

Najmniejszy spadek odnotował segment autobusów miejskich (-2 szt. / -7,7% r/r).

Następnie segment minibusów (-5 szt. / -10,0% r/r) i autokarów (-21 szt. / -34,4% r/r).

W strategicznym segmencie autobusów międzymiastowych popyt zmniejszył się w ostatnim miesiącu najbardziej (-41 szt. / -46,6% r/r). Kryzys wywołany pandemią COVID-19 utrzymuje się również na rynku sprowadzanych, używanych autobusów.

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 ciągu 11 miesięcy br. sprowadzono do Polski łącznie 2148 używane autobusy, czyli o 828 szt. mniej niż przed rokiem (-27,8% r/r). Po październiku ta różnica wynosiła 763 szt. (-27,8%). To oznacza, że autobusowe spowolnienie wcale jeszcze nie wyhamowało i do odbudowy dotychczasowej kondycji rynku jest jeszcze daleko.

Nowe kontra używane

Porównując tegoroczny rynek sprowadzanych, używanych autobusów (2148) z rynkiem nowych (1352) 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 796 szt., czyli jest prawie identyczna jak po październiku (797 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 11 miesiącach br. wskaźnik ten wynosi prawie 58,9%.

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-listopad, zarejestrowano prawie 31-razy więcej niż nowych (873 szt. do 28 szt.), a w drugim 5 razy więcej (499 szt. do 91 szt.).



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.12.2020 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 grudnia 2020

Z kolei w kategorii MINI mamy odwrotną sytuację. Nowe minibusy przewyższają rynek sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 606 szt. do 400 szt. Podobny trend panuje w segmencie nowych autobusów miejskich, których kupujemy więcej fabrycznie nowych (627) niż sprowadzanych używanych (302).

Utrzymująca się cały czas duża dysproporcja pomiędzy nowymi i używanymi autokarami daje nam jednoznaczna 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 - listopad, 2020

Rok produkcji	liczba	sztuki
		udział
2005	271	12,6%
2004	190	8,8%
2008	181	8,4%
2006	181	8,4%
2009	166	7,7%
2003	137	6,4%
2010	134	6,2%
2007	128	6,0%
2002	101	4,7%
2012	95	4,4%
2011	94	4,4%
2001	91	4,2%
2013	82	3,8%
2000	49	2,3%
inne	248	11,5%
Razem	2148	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 (27% udział). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000 - 2004 (26% 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 55 autobusów (42 szt. z rokiem



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.12.2020 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 grudnia 2020

produkcji 2020 i 13szt. 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 w ciągu 11 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. Skumulowany wynik za okres styczeń-listopad wynosi 873 szt. (-178 szt. / -16,9% r/r), podczas gdy po październiku ta różnica wynosiła 826 szt. (-137 szt. / -14,2% r/r). To głęboki spadek. Najlepiej sprzedający się w tym roku model tego segmentu, to Iveco/Karosa Recreo (92).

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 499 rejestracji, czyli aż o 358szt. mniej (-41,8% r/r) niż przed rokiem. Dystans do ubiegłego roku zwiększa się, gdyż po październiku wynosił -337 szt. (-42,3% r/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 L (28).

Autobusy MINI – od początku br. do kraju sprowadzono 400 szt. używanych minibusów, czyli o 198 szt. mniej (-33,1% 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 (152).

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 11 miesięcy br. kategoria ta osiągnęła poziom 302 szt. (-70 szt. / -18,8% r/r), podczas gdy po październiku odnotowaliśmy 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 12 (37).

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 22.12.2020 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 grudnia 2020

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

Pozycja	Marka	sztuki				Zmiana % r/r
		1-11.2020		1-11.2019		
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	494	23,0%	811	27,3%	-39,1%
2	IVECO	405	18,9%	455	15,3%	-11,0%
3	SETRA	251	11,7%	307	10,3%	-18,2%
4	MAN	174	8,1%	263	8,8%	-33,8%
5	VDL	96	4,5%	152	5,1%	-36,8%
6	TEMSA	93	4,3%	97	3,3%	-4,1%
7	SOLARIS	81	3,8%	51	1,7%	58,8%
	inni	554	25,8%	840	28,2%	-34,0%
	OGÓŁEM	2148	100%	2976	100%	-27,8%

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

Lista rankingowa marek

W okresie styczeń – listopad 2020 r. zdecydowanym liderem na rynku sprowadzanych do Polski, używanych autobusów jest marka Mercedes-Benz. Zarejestrowano łącznie 494 szt. pojazdów z logo niemieckiego producenta (-317szt. /-39,1% r/r). Mercedes zajmuje 23% rynku, co oznacza udział o 4,3 pkt proc. mniejszy niż rok wcześniej.

Na drugiej pozycji znajduje się Iveco z liczbą 405 rejestracji, czyli tylko o 50 szt. mniej niż przed rokiem (-11% 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-listopad br. do Polski sprowadzono też 63 pojazdy marki Renault i 54 autobusów pod marką Karosa, przejętych całkowicie przez koncern Iveco.

Trzecie miejsce na wtórnym rynku autobusowym w Polsce zajmuje Setra z liczbą 251 rejestracji (-56 szt. /-18,2% r/r) i udziałem 11,6% - czyli o 1,4 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 (174) i VDL (96), który mocno walczy o tą czwartą pozycję z turecką marką Temsa (93).

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 ■