

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW STYCZEŃ – LISTOPAD 2022 roku

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W ciągu 11. miesięcy 2022 roku sprowadzono do Polski 3112 używanych autobusów, czyli aż o 663 szt. więcej niż rok wcześniej (+27,1% r/r) - dla porównania - po październiku było to +617 szt./ +27,9% r/r).

To oznacza, że szczyt tegorocznych zakupów z wtórnego rynku mamy już za sobą (w maju odnotowaliśmy wzrost o 520 szt. / +62,3% r/r, a w czerwcu o 529 szt. / +51,7% r/r), natomiast cały czas import imponuje swoją dynamiką. Natomiast nie imponuje wiekiem sprowadzanych konstrukcji - w tym roku do Polski sprowadzono już 1 870 autobusów starszych niż 13 lat, czyli ta zaawansowana wiekowo grupa objęta aż 60% całego importu. Dla porównania - rynek nowych autobusów zamknął ubiegły rok sumą 1 362 szt., a teraz - po listopadzie zarejestrowano na nim zaledwie 1022 pojazdów, czyli trzy razy mniej niż używanych. Tak niski poziom jest efektem - przede wszystkim w segmentach turystycznym i międzymiastowym - wysokiej dynamiki sprzedaży na rynku wtórnym. W popandemicznej i wojennej rzeczywistości nie należy spodziewać się tutaj większych zmian.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce styczeń - listopad, 2022 rok według segmentów

sztuki

Segment	Nadwozie	1 - 11.2022		1 - 11.2021		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	21	3,1%	23	4,6%	-8,7%
		658	96,9%	473	95,4%	39,1%
DMC<8T	OGÓŁEM	679	100% 21,8%	496	100% 20,3%	36,9%
BUS>3,5T	MIEJSKI	280	11,5%	278	14,2%	0,7%
	MIĘDZYMIASTOWY	1288	52,9%	1043	53,4%	23,5%
	SZKOLNY	4	0,2%	14	0,7%	-71,4%
	TURYSTYCZNY	749	30,8%	534	27,3%	40,3%
	b.d./inny	112	4,6%	84	4,3%	33,3%
DMC>=8T	OGÓŁEM	2433	100% 78,2%	1953	100% 79,7%	24,6%
OGÓŁEM		3112	100%	2449	100%	27,1%

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

Autobusowy listopad

W 11. miesiącu roku na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 285 rejestracji, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza większy import o 46 szt. (+19,3% r/r). Z kolei w październiku mieliśmy wzrost o 74 rejestracje (+31,6% r/r), we wrześniu o 33 szt. (+9,9% r/r), a w sierpniu odnotowaliśmy tutaj lekki spadek o 25 szt. (-5,9% r/r). To pokazuje jak stabilny jest obecnie ten rynek, natomiast zwykła passa na nim

rozpoczęła się jeszcze w listopadzie 2021 (+43,1%). Potem mieliśmy serią plusów od grudnia +49,5%, przez styczeń +46,1%, luty +53,4%, marzec 42,3%, kwiecień +124,2% i maj +64,1%. W czerwcu nastąpiło spowolnienie wzrostowego trendu do +4,8%. W lipcu, sierpniu i we wrześniu mamy okres uspokojenia, a październik to forma przygotowania do kolejnego przyspieszenia. To razem pokazuje, że autobusowy rynek wtórny szybciej wraca do normalności po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 niż pojazdy fabrycznie nowe.

Patrząc przez pryzmat poszczególnych kategorii funkcjonalnych, listopad na rynku wtórnym wyglądał następująco:

- autobusy MINI zanotowały poziom 69 szt. i spory wzrost (+26 szt. / +60,5% r/r). Dla porównania - w październiku było to 83 szt. (+33 szt. / +66% r/r);
- autobusy miejskie to 20 szt. i spadek (-9 szt. -31% r/r. Dla porównania - w październiku było to 26 szt. (+3szt. / +13% r/r);
- autobusy międzymiastowe wzrosły do poziomu 122 szt. (+23 szt. / +23,2% r/r). Dla porównania - w październiku było to 123 szt. (+24 szt. / +25,3% r/r);
- autobusy turystyczne to rejestracje na poziomie 58 szt. tyle samo co rok temu. Dla porównania - w październiku było to 65 szt. (+14szt. / +27,5% r/r)
- autobusy szkolne to tak jak przed rokiem, zero rejestracji.

Skumulowany plus za plusem

Po 11. miesiącach br. łączny wynik polskiego rynku autobusów używanych osiągnął poziom 3 112 szt. (+663 szt. / +27,1% r/r). Dla porównania - w październiku było to 2 827 szt. (+617 szt. / +27,9% r./r). Teraz segment po segmencie sprawdzimy sytuację w podziale funkcjonalnym:

Kategoria MINI - w odróżnieniu od pojazdów fabrycznie nowych - notuje na wtórnym rynku wysoką sprzedaż. W styczniu sprowadzono 51 szt. minibusów (+17 szt. / +50% r/r). Podobnie było w lutym: 70 szt. (+27 szt. / +62,8% r/r). Marzec to wzrost do 69 szt. (+6 szt. / +9,5% r/r), kwiecień to 59 szt. (+29 szt. / +96,7% r/r), maj - 57 szt. (+22 szt. / +62,9% r/r), a czerwiec i lipiec przyniósł spowolnienie wzrostu (+1 szt. / +3,4% r/r oraz (+6 szt. / +20,7%). Sierpień to umiarkowany wzrost (+16szt. / +22,5%), we wrześniu tyle samo co rok wcześniej, natomiast październik to „boom” do poziomu 83 szt. (+33 szt. / +66% r/r). Podobnie było w październiku (+27 szt. / +62,8% r/r). Razem - po 11. miesiącach 2022 r. - poziom rejestracji to 679 minibusów (+183 szt. / +36,9% r/r). Dla porównania - po październiku było to 610 minibusów (+157 szt. / +34,7% r/r). Kiedyś był to jeden ze słabszych segmentów wśród sprowadzanych pojazdów, a teraz zaczyna przejawiać niespotykaną dynamikę ze średnią na miesiąc na poziomie 61,7 szt. Dla porównania - w 2021 r. zarejestrowano 563 używane minibusy (+135 szt. / +31,5% r/r), a w 2020 r. - 428 szt. (-214 szt. / -33,3% r/r). Odnotowane wówczas średnie sprzedaży to odpowiednio 46,9 pojazdu na m-c i 35,7 szt. na m-c. Wynik z 2019 roku to (53,5 szt. na m-c). Najczęściej importowany model w tej kategorii to niezmiennie Mercedes-Benz Sprinter (275).

Autobusy miejskie po słabym wrześniu wyraźnie „zastopowały”. W styczniu mieliśmy tutaj 24 rejestracje (-2 szt. / -7,7% r/r), w lutym 21 szt. (-6 szt. / -22,2% r/r), w marcu mocny wzrost - do 34 szt. (+7 szt. / +25,9% r/r), podobnie było w kwietniu - do 27 szt. (+6 szt. / +28,6% r/r), w maju - do 32 szt. (+16 szt. / +100%), w czerwcu do 14 szt. (-6 szt. / -30% r/r) i w lipcu 19 szt. (-1 szt. / -5% r/r). Sierpień to aż 40 szt. i widoczny wzrost popytu (+14szt. / +53,9% r/r), który we wrześniu spadł do 23 szt. (-20szt. / -46,5% r/r). Podobny poziom odnotowaliśmy we październiku (26, ale już z plusem (+3szt. / +13% r/r). Z kolei listopad to 20szt. i spadek -31% r/r. Razem daje to skumulowany wynik 280 szt. (+2 szt. / +0,7% r/r) i średnią 25 pojazdów na m-c. Dla porównania - w całym 2021 roku kategoria ta osiągnęła 315 rejestracji (-35 szt. / -10% r/r) ze średnią 26,3 szt. na m-c, natomiast w 2020 roku było to 350 szt. (-61 szt. / -14,8% r/r) ze średnią sprzedaży 29,2 pojazdu na m-c. W 2019 roku ten wskaźnik wynosił 34,3. Tytuł najczęściej importowanego modelu na miejskim wtórnym rynku po listopadzie otrzymał model Mercedes-Benz Citaro (93).

Pojazdy międzymiastowe cały czas umacniają swoją pozycję lidera na wtórnym rynku. W styczniu segment ten zaimponował wynikiem 100 rejestracji (+31 szt. / +44,9% r/r). W lutym poziom był nieznacznie niższy: 83 szt. (+39

szt. / +88,6% r/r), natomiast marzec, kwiecień i maj to już „pełna moc” – odpowiednio 109 rejestracji (+44 szt. / +67,7% r/r); 116 rejestracji (+83 szt. / +251,5% r/r) i 87 rejestracji (+14 szt. / +19,2% r/r). Z kolei czerwiec przyniósł niższy poziom 82 szt. (-1 szt. / -1,2%), który w lipcu i sierpniu wzrósł odpowiednio do poziomu 93 szt. (+14 szt. / +17,7% r/r) i 183 szt. (-76 szt. / -29,3% r/r). Wrzesień to kontynuacja tego trendu i import aż 190 szt. (+48 szt. / +33,8% r/r). Podobnie w październiku – międzymiastowy rynek przyspieszył o 24 szt. / +24,2% r/r. W listopadzie pojazdy międzymiastowe wzrosły do poziomu 122 szt. (+23 szt. / +23,2% r/r). Razem daje to skumulowany rezultat aż 1 288 szt. (+245 szt. / +23,5% r/r) ze średnią na miesiąc na poziomie 117 szt. Dla porównania – w całym 2021 r. kategoria osiągnęła rezultat 1 187 rejestracji (+244 szt. / +25,9% r/r), a w 2020 r. – 943 szt. To pokazuje, że używane autobusy międzymiastowe idą na nowy rekord i biją dotychczasowe wyniki. Przypomnijmy, że średnia ze sprzedaży w 2021 to 98,9 szt. na m-c, a z 2020 r. 78,6 pojazdu na m-c. W „normalnym”, 2019 roku ten wskaźnik wynosił blisko 96. Najczęściej importowany w tym roku model tego segmentu, to Iveco/Karosa Recreo (132).

Autobusy turystyczne, podobnie jak pojazdy międzymiastowe, bardzo szybko weszły na wysokie obroty na wtórnym rynku. W styczniu odnotowały mocny wzrost – do poziomu 62 szt. (+31 szt. / +100% r/r). Podobnie było w lutym: 44 szt. (+12 szt. / +37,5% r/r), marcu: 83 szt. (+32 szt. / +62,8% r/r), kwietniu 72 szt. (+38 szt. / +111,8%), w maju – 113 szt. (+59 szt. / +109,3% r/r), po czym nastąpił okres uspokojenia – w czerwcu 63 szt. (+10 szt. / +18,9%), a w lipcu 49 szt. ten sam rezultat co rok wcześniej. W sierpniu nastąpił kolejny skok w górę – do 68 szt. (+19 szt. / +38,8% r/r). Wrzesień to ten sam rezultat, co rok wcześniej (72), natomiast październik to znowu wzrost (65 szt. / +14 szt. / +27,5% r/r), wyrównały rezultat z listopada 2021r.. Skumulowany rezultat dla tej kategorii za 11 miesięcy br. to 749 szt. (+215 szt. / +40,3% r/r), czyli średnia miesięczna to 68 szt. Dla porównania – w całym 2021 r. odnotowaliśmy 577 rejestracji (+30 szt. / +5,5% r/r) ze średnią miesięczną na poziomie 48,1 szt. / m-c., a w 2020 r. – 547 szt. z miesięcznym wskaźnikiem 45,6 szt. / m-c. W 2019 r. wynosił on 77 pojazdów na miesiąc. Najlepiej sprzedający się w tym roku używany autokar to cały czas Mercedes-Benz Tourismo (118).

Na koniec autobusy szkolne, gdzie po listopadzie mamy cztery rejestracje, a rok temu narastająco, do listopada było ich 14. Tak niski wolumen to normalna sytuacja dla tego segmentu. Ostatecznie w całym 2021 roku sprowadzono 14 takich autobusów, podczas gdy w 2020 tylko 2 szt.

Nowe kontra używane

Od lat przewoźnicy sprowadzali 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 3 824 używane autobusy zza granicy; w 2016 r. – 3 575 szt., w 2017 r. – 3 321, w 2018 r. – 3 150 szt., a w 2019 r. – 3 233 szt. Spadek przyniósł dopiero pandemiczny rok 2020 z wynikiem 2 350 szt., natomiast rok później import ponownie zaczął rosnąć – do poziomu 2 751 szt. w 2021 roku.

Podczas, gdy rynek nowych pojazdów cały czas tkwi w pandemicznej zapaści, import autobusów mocno przyspieszył, a sprzedawcy już widzą perspektywy na powrót transportu pasażerskiego, dopasowanego do aktualnych możliwości finansowych krajowych przewoźników. W efekcie przewidujemy, że rynek sprowadzanych, używanych autobusów zdecydowanie szybciej wróci do „normalności” niż rynek fabrycznie nowych pojazdów i w pierwszych latach popandemicznej rzeczywistości zdecydowanie zyska na znaczeniu.

Porównując wyniki po 11. miesiącach br. wśród autobusów nowych (1022) i używanych (3112) widać wyraźnie, że „górką” jest ta druga grupa. Różnica wynosi aktualnie 2090 sztuk i dynamicznie rośnie (po październiku było to 1914 (+77%), a po wrześniu 1697 szt. (+86%), po sierpniu – 1394 szt. (+105,6%). To pokazuje, jak kryzys wywołany pandemią pozytywnie wpłynął na rozwój wtórnego rynku w Polsce. Przewoźnicy szukają tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import starszych i nieekologicznych pojazdów. Dla porównania – w 2021 r. różnica między rynkiem sprowadzanych używanych autobusów, a rynkiem nowych autobusów wynosiła 1389 szt. (+62,5%). Natomiast w całym 2020 r. używanych autobusów było o 57% więcej niż nowych.

Oczywiście nadal istnieją duże różnice pomiędzy poszczególnymi segmentami. Największa dysproporcja – na korzyść rynku wtórnego – panuje niezmiennie wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych.

W pierwszej z tych kategorii od początku roku zarejestrowano 44-razy (!) więcej pojazdów używanych niż nowych (1288 szt. wobec 29 szt.), natomiast w drugim: 11-razy więcej (749 szt. wobec 68 szt.). Po raz pierwszy w tym roku przewaga na korzyść używanych objęła także segment MINI-busów (679 do 384), gdzie do tej pory panowała odwrotna sytuacja. Ostatni bastion to autobusy miejskie, gdzie cały czas mamy więcej nowych (529 do 280), jednak ta różnica nie jest tak duża, jak jeszcze było to rok czy dwa lata temu.

Utrzymująca się cały czas duża dysproporcja pomiędzy nowymi i używanymi autokarami daje nam jednoznaczną odpowiedź na pytanie, dlaczego w Polsce sprzedaż fabrycznie nowych 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 ostatnim „normalnym” roku, czyli w 2019 r. zakupiono 2478 nowych autobusów, a lukę w tym rachunku uzupełnili przewoźnicy liczbą 3233 używanych pojazdów, które zostały sprowadzone do Polski. Teraz – głównie z przyczyn ekonomicznych – ten import notuje jeszcze wyższe obroty.

Na czele Euro IV

Po listopadzie 2022 roku wśród sprowadzonych autobusów dominowały pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005-2009 (49% udziału). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły młodsze roczniki z lat 2010-2019 (36% udziału). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000-2004 (10% udziału) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III.

Najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest Mercedes-Benz O321H z 1962 r. Mamy tylko nadzieję, że sprowadzono go w celach kolekcjonerskich. Z kolei najmłodsze, zarejestrowane pojazdy to aż 62 pojazdów z rocznika 2022, w tym marek: Mercedes-Benz (19), Guleryus (12), ZAZ (8), Isuzu (7), Karsan (4) i K-Bus (4). Dla porównania – w całym 2021 r., grupa autobusów używanych z tego samego roku rejestracji co roku produkcji wynosiła 36 szt. W 2020 roku było to 47 szt. Z kolei w 2019 było ich nieco więcej – 60 szt.

**Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
wg. roku produkcji; styczeń-listopad 2022**

Rok produkcji	liczba	udział
2007	371	11,9%
2008	343	11,0%
2006	331	10,6%
2009	254	8,2%
2005	215	6,9%
2010	211	6,8%
2011	197	6,3%
2013	190	6,1%
2012	168	5,4%
2004	139	4,5%
2014	117	3,8%
2015	95	3,1%
2003	70	2,2%
2016	69	2,2%
2022	62	2,0%
Pozostałe	280	9,0%
Razem	3112	100%

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

Lista rankingowa marek

Po 11. miesiącach 2022 r. to marka Mercedes-Benz jest liderem wtórnego rynku z liczbą 884 rejestracji, czyli o 254 szt. więcej niż przed rokiem (+40,3% r/r). Z kolei udział w rynku niemieckiego producenta zwiększył się o 2,7 pkt proc. do 28,4%.

Drugie miejsce – tuż za Mercedesem – ma Iveco z wynikiem 795 sprowadzonych pojazdów (+183 szt. /+30% r/r). Taki wynik daje marce 25,6% udziału w rynku, co z kolei oznacza wzrost o 0,6 pkt proc. Iveco zawdzięcza wysoką pozycję w rankingu po przejęciu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. W tym roku polscy przewoźnicy sprowadzili też 40 pojazdów marki Renault plus 29 autobusów z logo Karosa, którą to markę także przejął koncern Iveco.

Trzecie miejsce na rynku używanych autobusów sprowadzanych do Polski to tradycyjnie Setra z liczbą 304 rejestracji (+51 szt. / +20,2% r/r) i z udziałem 9,8% – czyli o 0,5 pkt. proc. mniejszym niż przed rokiem.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (220) i czeski SOR (160), co można uznać za sporą, tegoroczną niespodziankę.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce,
styczeń - listopad, 2022 rok**

Pozycja	Marka	1 - 11.2022		1 - 11.2021		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
		sztuki				
1	MERCEDES-BENZ	884	28,4%	630	25,7%	40,3%
2	IVECO	795	25,5%	612	25,0%	29,9%
3	SETRA	304	9,8%	253	10,3%	20,2%
4	MAN	220	7,1%	152	6,2%	44,7%
5	SOR	160	5,1%	82	3,3%	95,1%
6	VDL BOVA	101	3,2%	69	2,8%	46,4%
	inni	648	20,8%	651	26,6%	-0,5%
	OGÓŁEM	3112	100%	2449	100%	27,1%

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

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 ■ AC S.A. ■ Almot ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ Eurotrailer ■ Electric Vehicles Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Henschel Engineering Automotive ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Inchcape JLR Polska ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ Katcon Polska ■ KFB Acoustics ■ KIA Polska ■ KTM CEE ■ Liberty Motorcycles ■ LOTOS Oil ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Robert Bosch ■ Scania Polska ■ Ssangyong Auto Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Terberg Matec Polska ■ Toyota Central Europe ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ Valeo Thermal Systems ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor ■ ZIPP ■