



INFORMACJA PRASOWA

Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ – KWIECIEŃ 2022 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W ciągu czterech miesięcy 2022 roku sprowadzono do Polski 1058 używanych autobusów, czyli aż o 404 szt. więcej niż rok wcześniej (+61,8% r/r).

To kolejny, już 14. miesiąc nieprzerwanego wzrostu w tej części wtórnego rynku, który imponuje swoją dynamiką. Natomiast nie imponuje wiekiem sprowadzanych konstrukcji – w tym roku do Polski sprowadzono 539 autobusów starszych niż 13 lat, czyli ta zaawansowana wiekowo grupa objęła aż 51% całego importu. Dla porównania – rynek nowych autobusów zamknął ubiegły rok sumą 1362 szt., a teraz – po okresie styczeń-kwiecień zarejestrowano na nim zaledwie 411 pojazdów. W znacznej mierze – w segmentach turystycznym i międzymiastowym – jest to „zasługa” wysokiej dynamiki sprzedaży na rynku wtórnym.

Autobusowy kwiecień

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów. W kwietniu na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 287 rejestracje, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza wzrost o 159 szt. (+124,2% r/r) i kolejny, 14. miesiąc z rzędu ze wzrostową dynamiką, która w ostatnim okresie zaczyna coraz wyraźniej rosnać (w listopadzie +43,1%, w grudniu +49,5%, w styczniu +46,1%, w lutym +53,4%, w marcu 42,3% i w kwietniu +124,2%). Takie dane pokazują, że autobusowy rynek wtórny szybciej wraca do normalności po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 niż pojazdy fabrycznie nowe.

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

sztuki

Segment	Nadwozie	1 - 4.2022		1 - 4.2021		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	4	1,6%	11	6,5%	-63,6%
	BUS>3,5T	245	98,4%	159	93,5%	54,1%
DMC<8T	OGÓŁEM	249	100% 23,5%	170	100% 26,0%	46,5%
DMC>=8T	MIEJSKI MIĘDZYMIASTOWY SZKOLNY TURYSTYCZNY b.d./inny	106	13,1%	101	20,9%	5,0%
		408	50,4%	211	43,6%	93,4%
		1	0,1%	1	0,2%	0,0%
		261	32,3%	148	30,6%	76,4%
		33	4,1%	23	4,8%	43,5%
OGÓŁEM	809	100% 76,5%	484	100% 74,0%	67,1%	
OGÓŁEM		1058	100%	654	100%	61,8%

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



Warto odnotować też fakt, że w ostatnim miesiącu wszystkie „wtórne” kategorie funkcjonalnych były „na plusie”. W szczegółach wyglądało to następująco:

autobusy MINI to wzrost rejestracji do poziomu 59 szt. (+29 szt. / +96,7% r/r)

autobusy miejskie odnotowały wzrost rejestracji do poziomu 27 szt. (+6 szt. / +28,6% r/r)

autobusy międzymiastowe to wzrost aż do 116 szt. (+83 szt. / +251,5% r/r)

autobusy turystyczne to także mocny wzrost – do 72 szt. (+38 szt. / +111,8% r/r)

autobusy szkolne na poziomie zero – dokładnie tyle samo co przed rokiem.

Segment po segmencie

Na rynku sprowadzanych zza granicy autobusów z rynku wtórnego – w odróżnieniu od pojazdów fabrycznie nowych - minibusy notują coraz lepsze wyniki. W styczniu mieliśmy tutaj 51 szt. (+17 szt. / +50% r/r). Podobnie było w lutym: 70 szt. (+27 szt. / +62,8% r/r). Marzec to wzrost do 69 szt. (+9,5% r/r), a kwiecień to 59 szt. (+29 szt. / +96,7% r/r).

Razem – po czterech miesiącach 2022 r. – mamy 249 minibusów (+79 szt. / +46,5% r/r). Kiedyś był to jeden ze słabszych segmentów wśród sprowadzanych pojazdów, a teraz zaczyna przejawiać niespotykaną dynamikę z średnią na miesiąc na poziomie aż 62 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 (96).

Autobusy miejskie to jedyna kategoria na wtórnym rynku, która po czterech miesiącach br. zanotowała tylko nieznaczny przyrost (+5 szt. / +5% r/r). 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 w kwietniu – do 27 szt. (+6 szt. / +28,6% r/r). Razem daje to skumulowany wynik 106 szt. (+5 szt. / +5%) i średnią 26,5 pojazdów na m-c. Dla porównania - w całym 2021 roku kategoria ta osiągnęła 315 rejestracji (-35 szt. / -10% r/r), natomiast w 2020 roku było to 350 szt. (-61 szt. / -14,8% r/r) ze średnią sprzedaży 29,1 pojazdu na m-c. Zesłoroczny wynik to prawie 26,3 szt. na m-c. W 2019 roku ten wskaźnik wynosił 34,3. Najczęściej importowany model na miejskim wtórnym rynku 2022 to Solaris Urbino 12 (17).

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 ten nieznacznie niższy: 83 szt. (+39 szt. / +88,6% r/r), natomiast marzec i kwiecień to już „pełna moc” – odpowiednio 109 rejestracji (+44 szt. / +67,7% r/r) i 116 rejestracje (+83 szt. / 251,5% r/r). Razem daje to skumulowany rezultat aż 408 szt. (+197 szt. / +93,4% r/r) ze średnią na miesiąc na poziomie 102 szt. Dla porównania - w całym 2021 r. kategoria osiągnęła rezultat 1186 rejestracji (+243 szt. / +25,8% 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 (59).

Autobusy turystyczne po 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) i kwietniu 72 szt. (+38 szt. / +111,8%). Skumulowany rezultat dla tej kategorii za okres styczeń-kwiecień to 261 szt. (+113 szt. / +76,4% r/r), czyli średnia miesięczna to 65,25 szt. Dla porównania – w 2021 r. odnotowaliśmy tutaj 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 L (26).

Po czterech miesiącach br. wśród pojazdów szkolnych mamy jedną rejestrację – czyli identycznie jak przed rokiem. To normalna sytuacja dla tego segmentu. W całym 2021 r. 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 3824 używane autobusy zza granicy; w 2016 r. - 3575 szt., w 2017 r. - 3321, w 2018 r. - 3150 szt., a w 2019 r. - 3233 szt. Pierwszy spadek przyniósł dopiero pandemiczny rok 2020 z wynikiem 2350 szt. To najlepiej pokazuje, jak silna jest ta część wtórnego rynku autobusów w Polsce. Teraz wychodzimy już z kryzysu i widać wyraźnie, że rynek sprowadzanych autobusów mocno przyspieszył, a importerzy 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 na rynek fabrycznie nowych pojazdów.

Porównując wyniki po czterech miesiącach br. wśród autobusów nowych (411) i używanych (1058) widać wyraźnie, że „góram” jest ta druga grupa. Różnica wynosi aktualnie 647 szt. (+157,4%), podczas gdy po marcu różnica była identyczna. 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 z rynku wtórnego, a nowych autobusów wynosiła 1389 szt. (+102%). Natomiast w całym 2020 r. używanych autobusów było o 57% więcej niż nowych. To pokazuje, jak pandemia pozytywnie wpłynęła na wtórny rynek.

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 ... 45 razy więcej pojazdów niż nowych (408 szt. wobec 9 szt.), natomiast w drugim: 20-razy więcej (261 szt. wobec 13 szt.) Po raz pierwszy przewaga na korzyść używanych objęła także segment MINI-busów (249 do 151), gdzie do tej pory panowała odwrotna sytuacja. Ostatni bastion to autobusy miejskie, gdzie cały czas mamy więcej nowych (235) niż używanych (106), 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 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 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 wejdzie na jeszcze wyższe obroty.

Na czele Euro 4

Po kwietniu 2022 roku wśród sprowadzonych autobusów dominowały pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005 -2009 (46% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły młodsze z produkcji lat 2010-2019 (37% udział). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000 -2004 (12% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III.



W okresie styczeń-kwiecień najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest Setra S292 z 1979 r. Mamy tylko nadzieję, że sprowadzono ją w celach kolekcjonerskich... Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to 20 pojazdów z rocznika 2022, w tym 2 szt. marki ZAZ, 4 szt. marki Isuzu i aż 7 szt. minibusów Mercedes-Benz Sprinter. To one stanowią grupę "prawie nowych" autobusów (plus 3 szt. z rocznika 2021). Dla porównania – w całym 2021 r. była to grupa 47 pojazdów, podobnie jak w 2020 r. Z kolei w 2019 r. było ich nieco więcej - 60 szt.

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

Pozycja	Marka	sztuki				Zmiana % r/r
		1 - 4.2022		1 - 4.2021		
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	IVECO	286	27,0%	138	21,1%	107,2%
2	MERCEDES-BENZ	269	25,4%	183	28,0%	47,0%
3	SETRA	100	9,5%	60	9,2%	66,7%
4	MAN	77	7,3%	43	6,6%	79,1%
5	SOR	60	5,7%	22	3,4%	172,7%
6	SOLARIS	35	3,3%	47	7,2%	-25,5%
	inni	231	21,8%	161	24,6%	43,5%
	OGÓŁEM	1058	100%	654	100%	61,8%

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

Lista rankingowa marek

Po czterech miesiącach 2022 r. marka Iveco jest liderem wtórnego rynku w Polsce. W tym czasie sprowadzono 286 pojazdów z logo producenta (+148 szt. /+107% r/r). Taki wynik daje 27,0% udział w rynku, co z kolei oznacza jego wzrost o 5,9 pkt proc. Marka 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 18 pojazdów marki Renault plus 14 autobusów z logo Karosa, którą to markę także przejął koncern Iveco.

Drugą pozycję zajmuje Mercedes-Benz z liczbą 269 rejestracji, czyli o 86 szt. więcej niż przed rokiem (+47,0% r/r). Z kolei udział w rynku zwiększył się o 2,6 pkt proc. do 25,4%.

Trzecie miejsce na rynku używanych autobusów sprowadzanych do Polski to tradycyjnie Setra z liczbą 100 rejestracji (+40 szt. /+66,7% r/r) i z udziałem 9,5% - czyli o 0,3 pkt. proc. większym niż przed rokiem.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (77) i ... czeski SOR (60), co można uznać za sporą niespodziankę.

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 ■ Fiat Auto 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 ■ KFB Acoustics ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ Liberty Corporation ■ LOTOS Oil ■ 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 ■ Robert Bosch ■ 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 ■