



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 17 grudnia 2021

Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ - GRUDZIEŃ 2021 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W listopadzie 2021 roku, sprowadzono do Polski 239 szt. używanych autobusów, czyli o 72 szt. więcej niż rok wcześniej (+43,1% r/r). To kolejny miesiąc nieprzerwanego wzrostu na wtórnym rynku, który imponuje swoim stabilnym poziomem. Różnica z październikiem, to zaledwie o 5 szt. więcej (+2,1% m/m).

Autobusowy listopad

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów. W listopadzie na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 239 rejestracji, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza wzrost o 72 szt. (+43,1% r/r).

To kolejny, dziewiąty miesiąc z rzędu ze wzrostową dynamiką (w marcu o 19,7%, w kwietniu o 300,0%, w maju 162,3%, w czerwcu 39,3%, w lipcu o 13,5%, w sierpniu o 24%, we wrześniu o 26% i w październiku o 6,8% r/r). Takie dane pokazują, że autobusowy rynek wtórny szybciej wraca do normalności po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 niż pojazdy fabrycznie nowe. W ostatnim miesiącu część kategorii funkcjonalnych była „na plusie”, a część na „minusie”.

W poszczególnych segmentach sytuacja wyglądała następująco:

- minibusy są cały czas na wysokim i stabilnym poziomie – 43 szt., (-2 szt. / -4,4% r/r);
- autobusy miejskie z jesiennym wzrostem – 29 szt. (+5 szt. / +20,8% r/r);
- pojazdy międzymiastowe cały czas umacniają swoją pozycję lidera na wtórnym rynku – 99 szt. (+52 szt. / +110,6% r/r);
- autobusy turystyczne także z mocnym, listopadowym wzrostem – 58 szt. (+18 szt. / +45%);
- pojazdy szkolne tym razem bez rejestracji.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce styczeń - listopad, 2021 rok według segmentów

Segment		Nadwozie	1-11.2021		1-11.2020		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	23	4,6%	20	5,0%	15,0%
	BUS>3,5T		473	95,4%	380	95,0%	24,5%
DMC<8T	OGÓŁEM		496	100% 20,3%	400	100% 18,6%	24,0%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	278	14,2%	302	17,3%	-7,9%
		MIĘDZYMIASTOWY	1042	53,4%	873	49,9%	19,4%
		SZKOLNY	14	0,7%	2	0,1%	600,0%
		TURYSTYCZNY	535	27,4%	499	28,5%	7,2%
		b.d./inny	84	4,3%	72	4,1%	16,7%
	OGÓŁEM		1953	100% 79,7%	1748	100% 81,4%	11,7%
	OGÓŁEM		2449	100%	2148	100%	14,0%

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 17 grudnia 2021

Od początku roku

W ciągu 11. miesięcy br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 2449 sprowadzanych, używanych autobusów, czyli o 301 szt. więcej niż w tym samym okresie rok wcześniej (+14% r/r). Pamiętając spadki po marcu, kiedy strata do zeszłorocznego poziomu wynosiła aż 221 szt. / -29,6% r/r. czy po kwietniu (-125 szt. / -16,1% r/r) można pokusić się o stwierdzenie, że kryzys opuścił rynek sprowadzanych autobusów.

W ciągu 11. miesięcy br. sytuacja w poszczególnych segmentach rynku wtórnego wyglądała następująco: Autobusy MINI – 496 rejestracji (+96 szt. / +24% r/r), co oznacza nieznaczne pogorszenie niż po październiku, kiedy nadwyżka wynosiła 98 szt. (+27,6% r/r). Dla porównania w całym ubiegłym roku sprowadzono do kraju 428 szt. używanych minibusów, czyli o 214 szt. mniej (-33,3% r/r) niż rok wcześniej. Zeszłoroczna średnia sprzedaży to 35,6 pojazdu na m-c, podczas gdy tegoroczna jest już zdecydowanie wyższa: 45,1 szt. na m-c. Jednak do wyniku z 2019 roku jeszcze trochę brakuje (53,5 szt. na m-c). Najczęściej importowany model w tej kategorii to niezmiennie Mercedes-Benz Sprinter (175).

Autobusy miejskie – 2788 rejestracji (-24 szt. / -7,9% r/r), co oznacza mniejszy spadek niż po październiku (kiedy było -29 szt. / -10,4% r/r). W tym segmencie import używanych autobusów mocno faluje: przeważają miesiące spadkowe - styczeń, luty oraz czerwiec, lipiec, sierpień i październik. Wzrost utrzymał się w czterech pozostałych. W całym 2020 roku kategoria ta osiągnęła poziom 350 szt. (-61 szt. / -14,8% r/r). Zeszłoroczna średnia sprzedaży to 29,1 pojazdu na m-c, a tegoroczna 25,3 szt. na m-c. W 2019 roku ten wskaźnik wynosił 34,3. Najczęściej importowany w br. model na miejskim wtórnym rynku to Solaris Urbino 18 (61).

Autobusy międzymiastowe – po listopadzie mamy w tej kategorii aż 1042 rejestracje (+170 szt. / +19,4% r/r), co oznacza zdecydowanie lepszą sytuację w porównaniu z rezultatem po październiku, kiedy nadwyżka wynosiła 117 szt. (+14,2% r/r). W tym segmencie wzrost r/r w poszczególnych miesiącach utrzymuje się od marca br., a w czerwcu kategoria wyszła „na plus” w porównaniu skumulowanych wyników z ubiegłym rokiem. Teraz „przegoniła” już całoroczny wynik z 2020 roku, kiedy zarejestrowano łącznie 943 szt. autobusy. Teraz idziemy na nowy rekord. Przypomnijmy, że zeszłoroczna średnia sprzedaży to 78,5 pojazdu na m-c, a tegoroczna: 94,7 szt. na m-c (a w 2019 r ten wskaźnik wynosił blisko 96). Najczęściej importowany w tym roku model tego segmentu, to Iveco/Karosa Recreo (174).

Autobusy turystyczne to razem 535 rejestracji (+36 szt. / +7,2% r/r), co oznacza dalszą poprawę sytuacji w porównaniu z rezultatem po październiku, kiedy mieliśmy kolejny (po wrześniu) wzrost importu autokarów w porównaniu z zeszłym rokiem (+18 szt. / +3,9 r/r). Tegoroczna średnia miesięczna importu autokarów to 48,6 szt. / m-c. W zeszłym roku ten wskaźnik wynosił 46, a w 2019 r. – 77.

Najlepiej sprzedający się w tym roku przywożony zza granicy używany autokar, to Mercedes-Benz Tourismo (46).

W tym samym okresie sprowadzono 14 autobusów szkolnych podczas gdy rok temu tylko 2 szt.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 17 grudnia 2021

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 szt. używane autobusy 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 wychodzimy już z pandemii 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 tegoroczne wyniki autobusów nowych (1221) i używanych (2449) widać wyraźnie, że „góram” jest ta druga grupa. Taka sytuacja utrzyma się do końca roku, a czwarta fala pandemii może tylko wpłynąć na wielkość tej przewagi. Przewoźnicy szukają tańszych sposobów na odnowę taboru, a rząd nie zapowiada żadnych systemowych zmian, które mogłyby powstrzymać import starszych i nieekologicznych pojazdów. Po 11. miesiącach br. różnica między rynkiem sprowadzanych z rynku wtórnego a nowych autobusów wynosiła 1228 szt. (+100,6%), kiedy jeszcze po październiku było to 1077 szt. (+95,1%), a cztery miesiące wcześniej – 397 szt. Dla porównania w styczniu różnica ta wynosiła 72 szt. (+77%), a w lutym 105 szt. (+50,5%). 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 ... 52 -razy więcej pojazdów niż nowych (1042 szt. wobec 20 szt.), natomiast w drugim: 3,9-raza więcej (535 szt. wobec 139 szt.) Z kolei w segmencie MINI mamy odwrotną sytuację. Nowe minibusy przewyższają rynek sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 549 szt. do 496 szt. Podobny trend panuje w segmencie autobusów miejskich (510 szt. do 278 szt.), jednak te różnice nie są tak gigantyczne, jak w przypadku dwóch pierwszych segmentów.

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.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 17 grudnia 2021

Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
wg. roku produkcji; styczeń - listopad, 2021

sztuki		
Rok produkcji	liczba	udział
2006	265	10,8%
2005	223	9,1%
2009	211	8,6%
2008	187	7,6%
2007	180	7,3%
2010	157	6,4%
2004	140	5,7%
2011	139	5,7%
2003	111	4,5%
2012	104	4,2%
2013	102	4,2%
2014	71	2,9%
2002	55	2,2%
2017	47	1,9%
2015	45	1,8%
2001	39	1,6%
2016	31	1,3%
Razem	2449	86%

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

Na czele Euro 4

Wśród sprowadzonych od początku roku autobusów dominują pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005 -2009 (48% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły młodsze z produkcji lat 2010-2019 (32% udział). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000 -2004 (16% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Starsze – z lat 1996-1999 z normą Euro II zarejestrowano 40 szt.

Aktualnie najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest kolekcjonerski Ikarus 260 z 1986 r. Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to 22 pojazdów z rocznika 2021, w tym 19 szt. marki ZAZ. To one stanowią grupę "prawie nowych" autobusów (plus 5 szt. z rocznika 2020). Dla porównania - w całym 2020 r. była to grupa 47 pojazdów, a w 2019 - 60 pojazdów. Z kolei w całym 2018 r. takich pojazdów było 47 szt.; w 2017 r. 31 szt., a w 2016 r. 54 (a dwóch najmłodszych wtedy roczników 101 szt.).

Lista rankingowa marek

Po 11. miesiącach br. liderem wtórnego rynku jest tradycyjnie marka Mercedes-Benz. W tym okresie sprowadzono 630 pojazdów z logo niemieckiego producenta (+136 szt. /+27,5% r/r). Taki wynik daje 25,7% udział w rynku, co z kolei oznacza jego wzrost o 2,7 pkt proc.

Drugą pozycję zajmuje marka Iveco z liczbą 611 rejestracji, czyli o 206 szt. więcej niż przed rokiem (+50,9% r/r). Z kolei udział w rynku zwiększył się o 6,1 pkt proc. do 25%. Marka zawdzięcza wysoką pozycję w rankingu po przejściu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. W tym roku polscy przewoźnicy sprowadzili 51 pojazdów marki Renault plus 32 autobusy z logo Karosa, którą to markę także przejął koncern Iveco.

Trzecie miejsce na rynku używanych autobusów sprowadzanych do Polski z wtórnego rynku za granicą zajmuje Setra z liczbą 253 rejestracji (+2 szt. /+0,8% r/r) i udziałem 10,3% - czyli o 1,4 pkt. proc. mniejszym niż przed rokiem. Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają 36% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 17 grudnia 2021

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (152), Solaris (111) i TEMSA (104).

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce, styczeń - listopad, 2021 rok

Pozycja	Marka	sztuki				Zmiana % r/r
		1-11.2021		1-11.2020		
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	630	25,7%	494	23,0%	27,5%
2	IVECO	611	24,9%	405	18,9%	50,9%
3	SETRA	253	10,3%	251	11,7%	0,8%
4	MAN	152	6,2%	174	8,1%	-12,6%
5	SOLARIS	111	4,5%	81	3,8%	37,0%
6	TEMSA	104	4,2%	93	4,3%	11,8%
	inni	588	24,0%	650	30,3%	-9,5%
	OGÓŁEM	2449	100%	2148	100%	14,0%

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

Lista rankingowa marek

Po 11. miesiącach br. liderem wtórnego rynku jest tradycyjnie marka Mercedes-Benz. W tym okresie sprowadzono 630 pojazdów z logo niemieckiego producenta (+136 szt. /+27,5% r/r). Taki wynik daje 25,7% udział w rynku, co z kolei oznacza jego wzrost o 2,7 pkt proc.

Drugą pozycję zajmuje marka Iveco z liczbą 611 rejestracji, czyli o 206 szt. więcej niż przed rokiem (+50,9% r/r). Z kolei udział w rynku zwiększył się o 6,1 pkt proc. do 25%. Marka zawdzięcza wysoką pozycję w rankingu po przejściu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. W tym roku polscy przewoźnicy sprowadzili 51 pojazdów marki Renault plus 32 autobusy z logo Karosa, którą to markę także przejął koncern Iveco.

Trzecie miejsce na rynku używanych autobusów sprowadzanych do Polski z wtórnego rynku za granicą zajmuje Setra z liczbą 253 rejestracji (+2 szt. /+0,8% r/r) i udziałem 10,3% - czyli o 1,4 pkt. proc. mniejszym niż przed rokiem. Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają 36% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamyka MAN (152), Solaris (111) i TEMSA (104).

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 ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ 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 ■ 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 ■