

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH AUTOBUSÓW WRZESIEŃ 2023

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

We wrześniu sprowadzono do Polski 383 używanych autobusów, czyli o 15 szt. więcej niż rok wcześniej (+4,1% r/r) i aż o 125 szt. (!) mniej niż w sierpniu (-24,6% m/m). Tym samym po trzech kwartałach rynek wtórny przekroczył już poziom 3 tys. sprowadzonych pojazdów.

Dokładnie jest to liczba 3018 sztuk. Oznacza to kontynuację trendu z końcówki zeszłego roku i wysokich wyników od początku roku: w styczniu mieliśmy 305 rejestracji (+26,6% r/r), w lutym 284 (+25,1% r/r), w marcu 387 (+27,7% r/r), a w kwietniu 362 (+26,1% r/r). W maju (283) i czerwcu (220) zanotowano ilościowe spadki, co mogło świadczyć o tymczasowym nasyceniu się rynku (na co z kolei m.in. wskazuje czerwcowy „minus” w segmencie turystycznym). Natomiast potem przyszło lipcowe uderzenie (286) i sierpniowy nokaut z rekordowym wynikiem 508 szt. Wrzesień to już powrót do „normalnych” danych i 383 sprowadzonych autobusów. Spodziewamy się, że w tym roku segment wtórny przynajmniej powtórzy zeszłoroczny wynik, czyli 3454 szt. Teraz jest 3018 sztuk, więc ten rezultat jest jak najbardziej w zasięgu „używek”.

Dynamika na wtórnym rynku cały czas imponuje swoim tempem, natomiast nie imponuje ani ekologią (prawie w 100% to pojazdy z silnikami diesla), ani wiekiem sprowadzanych konstrukcji – od początku roku do Polski sprowadzono ponad 1580 autobusów starszych niż 13 lat, czyli ta zaawansowana wiekowo grupa objęła prawie połowę całego importu. Dla porównania – cały rynek nowych autobusów zamknął trzy kwartały sumą 1 211 szt. To oznacza, że rynek wtórny jest od niego prawie trzy razy większy.

Autobusowy wrzesień

Skumulowany wynik po 9. miesiącach na polskim rynku sprowadzanych, używanych autobusów wynosi 3018 rejestracji, co w porównaniu z ubiegłym rokiem oznacza import większy aż o 499 szt. (+19,8% r/r). Patrząc przez pryzmat poszczególnych kategorii funkcjonalnych, sytuacja we wrześniu (383 rejestracji / +15 szt. / +4,1% r/r) na rynku wtórnym wyglądała następująco:

- autobusy MINI zanotowały w ostatnim miesiącu poziom 85 szt. i wzrost o 17 szt. (+25% r/r). W ciągu trzech kwartałów br. było ich łącznie 634 szt. (+109 szt. / +20,8% r/r). Tytuł najczęściej importowanego modelu na miejskim wtórnym rynku w tym czasie. otrzymał model Mercedes-Benz Sprinter (249).
- autobusy miejskie we wrześniu zanotowały wynik 40 sztuk, czyli o 17 szt. więcej niż rok wcześniej (+73,9% r/r). Od początku roku takich pojazdów przybyło 267 szt., czyli mamy ich teraz nieznacznie więcej niż rok wcześniej (+33 szt. / +14,1% r/r). Najbardziej popularny model od początku roku w tej kategorii to Solaris Urbino 12 (23).
- autobusy międzymiastowe zanotowały kolejny boom i osiągnęły w ostatnim miesiącu poziom 185 szt. (-5 szt. / -2,6% r/r). Od początku roku było to 1295 szt. (+253 szt. / +24,3% r/r). To więcej niż cały rynek autobusów fabrycznie nowych w tym okresie. Z kolei najczęściej importowany model autobusu tutaj w okresie styczeń-wrzesień to Iveco Crossway (212).
- autobusy turystyczne we wrześniu to rejestracje na poziomie 61 szt. (-11 szt. / -15,3% r/r). Od początku roku było to łącznie 705 szt. (+79 szt. / +12,6% r/r). Numerem jeden na turystycznym rynku wtórnym jest autokar Mercedes-Benz Tourismo (80).
- autobusy szkolne to we wrześniu dwa egzemplarze, a skumulowany wynik jest o trzy rejestracje wyższy niż przed rokiem, kiedy mieliśmy trzy „gimbusy”, a teraz mamy ich sześć. Jak widać tego typu pojazdy to

nie jest żaden biznes dla firm sprowadzających pojazdy do naszego kraju. Podobnie wygląda to na rynku autobusów fabrycznie nowych.

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce
styczeń-wrzesień 2023
według segmentów**

Segment		Nadwozie	1-9.2023		1-9.2022		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	22	3,5%	12	2,3%	83,3%
	BUS>3,5T		612	96,5%	515	97,7%	18,8%
DMC<8T	OGÓŁEM		634	100%	527	100%	20,3%
				21,0%		20,9%	
	BUS>3,5T	MIEJSKI	267	11,2%	234	11,7%	14,1%
		MIĘDZYMIASTOWY	1295	54,3%	1042	52,3%	24,3%
		SZKOLNY	6	0,3%	3	0,2%	100,0%
		TURYSTYCZNY	705	29,6%	626	31,4%	12,6%
		b.d./inny	111	4,7%	87	4,4%	27,6%
DMC>=8T	OGÓŁEM		2384	100%	1992	100%	19,7%
				79,0%		79,1%	
OGÓŁEM			3018	100%	2519	100%	19,8%

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

Nowe kontra używane

Porównując skumulowane wyniki po III kwartałach br. dla autobusów nowych (1211) i używanych (3018) widać wyraźnie, że „górá” jest ta druga grupa. Różnica wynosi aktualnie 1807 sztuk (+149,2%) i dynamicznie rośnie – po sierpniu wynosiła jeszcze 1506 szt., a o lipcu 1111 szt. Z kolei na koniec 2022 roku było to 2298 szt. (+66,5%), a w 2021 r. 1389 szt. (+62,5%). Natomiast w całym 2020 r. używanych autobusów było o 57% więcej niż nowych.

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.

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 zarejestrowano od początku 2023 roku 1 295 pojazdów używanych wobec ... 52 nowych, natomiast w drugim: 705 używanych autokarów wobec 198 nowych. Po raz pierwszy przewaga na korzyść używanych objęła także segment MINI-busów (634 do 430), gdzie do tej pory panowała odwrotna sytuacja. Ostatni bastion to autobusy miejskie, gdzie cały czas mamy więcej nowych (515 do 267), jednak ta różnica nie jest tak duża, jak jeszcze było to rok czy dwa lata temu.

Na czele Euro IV

W okresie styczeń-wrzesień 2023 wśród sprowadzonych autobusów dominowały pojazdy z normą emisji Euro IV produkowane w latach 2005-2009 (45% udziału). Drugą równie liczną grupę pod względem popularności

stanowiły młodsze roczniki z lat 2010-2019 (46% udziału). Trzecią autobusy produkowane w latach 2000-2004 (7% udziału) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III.

Najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest model Skoda 706 RTO z 1979 r., sprowadzony w celach kolekcjonerskich.

Z kolei najmłodsze, zarejestrowane pojazdy to 12 sztuk z rocznika 2023 i 12 autobusów z rocznika 2022. Najmłodszymi autobusami były m.in. ZAZ A10, Volkswagen Crafter, Irizar i6 i MAN TGE.

**Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
wg. roku produkcji; styczeń-wrzesień 2023**

Rok produkcji	liczba	udział
2008	388	12,9%
2007	310	10,3%
2009	277	9,2%
2006	237	7,9%
2012	229	7,6%
2013	224	7,4%
2011	220	7,3%
2010	190	6,3%
2014	160	5,3%
2005	144	4,8%
2015	142	4,7%
2004	82	2,7%
2016	80	2,7%
2018	66	2,2%
2017	56	1,9%
Pozostałe	213	7,1%
Razem	3018	100%

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

Lista rankingowa marek

Po trzech kwartałach br. to marka Iveco jest liderem wtórnego rynku – z liczbą 943 rejestracji, czyli o 301 szt. więcej niż przed rokiem (+46,9% r/r). Jej udział w rynku zwiększył się w okresie styczeń-wrzesień o 5,8 pkt proc. do 31,3%.

Drugie miejsce zajmuje dotychczasowy lider – Mercedes-Benz z wynikiem 718 sprowadzonych pojazdów (+27 szt. /+ 3,9% r/r). Taki wynik daje marce 23,8% udziału w rynku, co z kolei oznacza spadek o 3,6 pkt proc. Trzecie miejsce na rynku używanych autobusów sprowadzanych do Polski to cały czas Setra z liczbą 237 rejestracji (-15 szt. / -6% r/r) i z udziałem 7,9% - czyli o 2,2 pkt. proc. mniejszym niż przed rokiem.

Stawkę najważniejszych graczy na rynku sprowadzanych autobusów do Polski zamykają marki MAN (186) i SOR (143).

**Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce,
 styczeń-wrzesień 2023**

Pozycja	Marka	1-9.2023		1-9.2022		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	IVECO	943	31,2%	642	25,5%	46,9%
2	MERCEDES-BENZ	718	23,8%	691	27,4%	3,9%
3	SETRA	237	7,9%	252	10,0%	-6,0%
4	MAN	186	6,2%	178	7,1%	4,5%
5	SOR	143	4,7%	135	5,4%	5,9%
6	VAN HOOL	100	3,3%	65	2,6%	53,8%
	inni	691	22,9%	556	22,1%	24,3%
	OGÓŁEM	3018	100%	2519	100%	19,8%

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, Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motocykli ACEM, oraz Międzynarodowego Stowarzyszenia Producentów Zabudów, Przyczep i Naczep CLCCR PZPM reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.

■ 3M Poland ■ AC S.A. ■ Almot ■ BMW Group Polska ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ Eurotrailer ■ Electric Vehicles Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ 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 ■ LG Energy Solution ■ Liberty Motorcycles ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Poland ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks Polska ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motor-land ■ MRauto ■ Nexteer Automotive Poland ■ 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 ■ Volteno ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor ■