



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 28 listopada 2019

Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ - PAŹDZIERNIK 2019 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 październiku 2019 r. sprowadzono do naszego kraju 269 autobusów - dla porównania we wrześniu było ich 304, a w sierpniu 439. W porównaniu z ubiegłym rokiem to poziom o 26 szt. wyższy (+10,7%). Zdecydowaną większość pojazdów stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton (80%). Skumulowany wynik całego rynku po 10. miesiącach 2019 roku jest wyższy niż zeszłoroczny (+35 szt. / +1,3%) i łącznie wynosi on obecnie 2744 szt.

Od lat krajowi przewoźnicy sprowadzają ponad 3 tys. takich pojazdów rocznie i nic nie skazuje na to, żeby się miało to w najbliższym czasie zmienić. Warto przypomnieć, że w rekordowym 2015 roku zarejestrowano 3824 szt. używanych autobusów, w 2016 r. - 3575 szt., a 2017 r. - 3321, a w 2018 r. - 3150 szt. To naszym zdaniem oznacza powolny koniec dobrej passy dla tego segmentu rynku i wolumen tej części wtórnego rynku będzie stopniowo maleć - od 5 do 7% rocznie, ale nie należy spodziewać się tutaj żadnych gwałtownych zmian.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce styczeń - październik 2019 rok według segmentów

sztuki

Segment	Nadwozie	1 - 10.2019		1 - 10.2018		Zmiana % r/r	
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %		
BUS ≤ 3,5T BUS > 3,5T	MINI	22	4,0%	29	4,8%	-24,1%	
		526	96,0%	573	95,2%	-8,2%	
DMC < 8T	OGÓŁEM	548	100% 20,0%	602	100% 22,2%	-9,0%	
DMC ≥ 8T	BUS > 3,5T	MIEJSKI	346	15,8%	330	15,7%	4,8%
		MIĘDZYMIASTOWY	963	43,9%	781	37,1%	23,3%
		SZKOLNY	7	0,3%	4	0,2%	75,0%
		TURYSTYCZNY	796	36,2%	821	39,0%	-3,0%
		b.d.	84	3,8%	171	8,1%	-50,9%
DMC ≥ 8T	OGÓŁEM	2196	100% 80,0%	2107	100% 77,8%	4,2%	
OGÓŁEM		2744	100%	2709	100%	1,3%	

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

Autobusowy październik

W październiku na rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 269 rejestracje (+26 szt. / +10,7% r/r). Dla porównania - w rekordowym sierpniu sprowadzono do naszego kraju 439 szt. autobusów. Wrześniowy i październikowy wyniki można uznać także za wysokie, gdzie oba rezultaty przekraczają miesięczną średnią z 2018 r. (262 szt.) To oznacza, że polscy przewoźnicy kontynuują wzmożone zakupy - częściowo również pod kątem obsługi reaktywowanych linii, które



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 28 listopada 2019

uzyskały dofinansowane z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Potwierdza to wynik z kategorii międzymiastowej, gdzie rejestruje się najwięcej autobusów kupowanych pod przewozy lokalne i szkolne, gdzie od trzech miesięcy mamy wzmożony ruch. W październiku odnotowaliśmy tutaj największy wzrost: +37 szt. / +50% r/r).

Kolejny - ale zdecydowanie mniejszy - „plus” zagościł w segmencie MINI (+5 szt. / +6,5% r/r). Natomiast w pozostałych kategoriach mamy spadki: zarówno w segmencie autobusów miejskich (-10 szt./+-24,4%), jak i w kategorii turystycznej (-4 szt. / -7,1% r/r).

Nowe kontra używane

Patrząc od początku roku na rynek autobusów sprowadzanych do Polski to w styczniu zarejestrowano w Polsce 228 używanych autobusów; w lutym 236 szt., w marcu 320 szt., w kwietniu - 338 szt., w maju 253 szt., w czerwcu - 160 szt., w lipcu - 197 szt., w sierpniu - aż 439 szt., we wrześniu - 304 szt. i w październiku - 269 szt. To razem daje skumulowany wynik na poziomie 2744 szt., czyli o 35 szt. więcej niż rok temu (+1,3%). Porównując ten poziom z liczbą nowych rejestracji (2203) widać, że ponownie w tym roku „górami” są pojazdy używane. Spodziewamy się, że taka sytuacja utrzyma się do końca roku. Proces zrównywania się poziomów obu zbiorów obserwujemy od 2017 roku - wówczas liczba pojazdów używanych sprowadzonych do naszego kraju była o 1,4-rza wyższa niż pojazdów fabrycznie nowych (3321 szt. do 2292 szt.). W 2018 roku był to poziom już tylko o 1,2-rza wyższy (3150 szt. do 2706 szt.) W 2019 roku - w lipcu - te poziomy po raz pierwszy się niemal zrównały (różnica wynosiła 81 szt.), aby teraz - po 10. miesiącach - ponownie mocno się rozejść. Różnica między nimi wynosi obecnie 541 szt. na korzyść używanych.

Oczywiście nadal istnieją duże różnice pomiędzy poszczególnymi segmentami. Największa dysproporcja - na korzyść rynku wtórnego - panuje wśród autobusów międzymiastowych i turystycznych. W pierwszym od stycznia do października br. zarejestrowano niemal 27-razy więcej niż nowych (963 szt. do 36 szt.), a w drugim: 2,6-rza więcej (796 szt. do 311 szt.).

Z kolei w kategoriach MINI i miejskiej mamy odwrotną sytuację. Potwierdzają to także dane z bieżącego roku, gdzie to nowe minibusy dominują nad rynkiem sprowadzanych używanych pojazdów, osiągając proporcję 900 szt. do 548 szt. Jeszcze wyraźniejsza przewaga zarysowała się w segmencie miejskim, gdzie nowe pojazdy (951 szt.) zdecydowanie wyprzedziły używane (346).

Utrzymująca się jednak 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 2018 r. zakupiono 2706 nowych autobusów, a lukę w tym rachunku uzupełnili przewoźnicy liczbą 3150 używanych pojazdów, które zostały sprowadzone do Polski.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 28 listopada 2019

Pierwsze rejestracje używanych autobusów,
według roku produkcji; styczeń - październik 2019

sztuki

Rok produkcji	liczba	udział
2005	277	10,1%
2004	263	9,6%
2003	252	9,2%
2006	248	9,0%
2002	183	6,7%
2007	178	6,5%
2001	165	6,0%
2008	164	6,0%
2009	146	5,3%
2010	137	5,0%
2000	121	4,4%
2013	96	3,5%
2011	90	3,3%
2012	88	3,2%
inne	336	12,2%
Razem	2744	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 (37% udział). Drugą grupę pod względem popularności stanowiły autobusy produkowane w latach 2000 - 2004 (36% udział) czyli z emisją spalin na poziomie Euro III. Trzecią starsze - z lat 1996-1999 z normą Euro II (4%).

Aktualnie najstarszym autobusem zarejestrowanym w tym roku jest Setra S215 z 1983 r. Z kolei najmłodsze zarejestrowane pojazdy to dwa ZAZ-y A10 z 2019 r. Generalnie grupę dwóch "prawie nowych" roczników stanowi obecnie już 80 pojazdów (48 szt. z 2019 r. i 32 szt. z 2018 r.) Dla porównania w całym 2018 r. takich pojazdów było 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 tegorocznych skumulowanych wyników według poszczególnych segmentów funkcjonalnych przedstawia się następująco:

- autobusy turystyczne to najważniejszy segment dla autobusów używanych w Polsce. W ciągu 10 miesięcy br. w tej kategorii odnotowano 796 rejestracji, czyli o 25szt. mniej (-3%) niż przed rokiem. Co ważne, w segmencie turystycznym rejestrowane są stosunkowo najmłodsze roczniki na całym rynku;
- autobusy międzymiastowe to druga strategiczna kategoria sprowadzanych pojazdów z wtórnego rynku, która dzięki rządowemu Funduszowi Rozwoju Przewozów Autobusowych ponownie zaczyna



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 28 listopada 2019

nabierać na znaczeniu. Potwierdzają to dane z sierpnia, września i października. Do tego ten segment stanowi potężną konkurencję dla analogicznego segmentu wśród fabrycznie nowych pojazdów, który od lat nie może się przebić przez tę barierę. W ciągu 10. miesięcy br. zarejestrowano 963 szt. używanych autobusów międzymiastowych (+182 szt. / +23,3%), czyli najwięcej ze wszystkich kategorii na tegorocznym rynku wtórnym;

- autobusy MINI – w okresie styczeń-październik, do Polski sprowadzono 548 używanych minibusów, czyli o 54 szt. mniej (-9%) niż przed rokiem. To jeden z najbardziej stabilnych segmentów wtórnego rynku i jednocześnie obok pojazdów miejskich jedna z dwóch kategorii, gdzie rejestruje się więcej nowych niż używanych pojazdów;

- autobusy miejskie – to zdecydowanie najłabsza kategoria wśród używanych autobusów. Sprzedaż w tym segmencie napędzają nie tylko zakupy prywatnych przewoźników, ale także samorządowe spółki, które w ten sposób doraźnie odnawiają swój tabor. Łącznie w okresie styczeń-październik 2019 r. ta kategoria osiągnęła poziom 346szt., czyli 16 szt. więcej niż przed rokiem (+4,8%).

Dodajmy, że polscy przewoźnicy zarejestrowali też w tym roku 7 szt. używanych autobusów szkolnych, podczas gdy rok wcześniej w tym czasie - 4 szt.

Pierwsze rejestracje UŻYWANYCH autobusów w Polsce, styczeń - październik 2019 rok

Pozycja	Marka	1 - 10.2019		1 - 10.2018		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	741	27,0%	783	28,9%	-5,4%
2	IVECO	419	15,3%	346	12,8%	21,1%
3	SETRA	286	10,4%	293	10,8%	-2,4%
4	MAN	243	8,9%	220	8,1%	10,5%
5	VDL	139	5,1%	144	5,3%	-3,5%
6	KAROSA	109	4,0%	121	4,5%	-9,9%
	inni	807	29,4%	802	29,6%	0,6%
	OGÓŁEM	2744	100%	2709	100%	1,3%

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

Lista rankingowa marek

Od stycznia do października 2019 r. zdecydowanym liderem na rynku sprowadzanych do Polski, używanych autobusów jest marka Mercedes-Benz. W tym okresie zarejestrowano łącznie 741 pojazdów z logo niemieckiego producenta (-42 szt. / -5,4% w porównaniu z sytuacją sprzed roku). Mercedes zajmuje 27% w rynku, co oznacza udział o prawie 2 pkt proc mniejszy niż rok wcześniej. Warto podkreślić, że Mercedes jest też liderem w każdej kategorii funkcjonalnej rynku wtórnego (poza pojazdami szkolnymi). Największa część autobusów tej marki reprezentowała kategorię MINI - 222 szt., gdzie marka ma 40,5% udziału. To efekt cały czas dużego popytu na takie konstrukcje jak Sprinter czy Vario, dzięki którym Mercedes-Benz zajmuje tutaj niekwestionowaną pozycję lidera. Najwięksi konkurenci Mercedesa w segmencie MINI: Iveco (160) oraz Renault i Volkswagen są cały czas z tyłu. Drugą najważniejszą dla Mercedesa kategorią jest segment międzymiastowy (191



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 28 listopada 2019

sztuk), a cała marka ma prawie 20% udział. Niemiecki producent zajmuje również pierwsze miejsce wśród konstrukcji miejskich (112) - z najpopularniejszymi modelami typu Citaro oraz wśród autobusów turystycznych(159), typu.

W rankingu marek na drugiej pozycji jest Iveco z liczbą 419 rejestracji, czyli o 73 szt. więcej niż przed rokiem (+21%). Taki rezultat zapewnił marce udział w rynku na poziomie 15% (+2,6 pkt proc.) Wysoką pozycję w rankingu marka zawdzięcza przejęciu pod koniec lat 90-tych autobusowego działu Renault, którego popularność w Polsce teraz zaczyna działać na korzyść koncernu. Do tego dochodzi znaczny import minibusów tej marki, gdzie producent odnotował 160 rejestracji. W kategorii pojazdów międzymiastowych mamy 157 szt. autobusów Iveco i 65 szt. wśród turystycznych. Dodajmy, że do października br., do Polski sprowadzono też 109 autobusów pod marką Karosa, przejętą całkowicie przez Iveco od 2007 roku.

Trzecie miejsce zajmuje Setra z liczbą 286 rejestracji (-7 szt. /-2,4%) i udziałem 10,4%. Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają prawie 40% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów. Legendarny producent autokarów z Ulm zajął drugie miejsce wśród pojazdów turystycznych (140) i trzecie wśród międzymiastowych (121). Najczęściej sprowadzane konstrukcje z logo Setra to turystyczne egzemplarze S 415 GT-HD i S 415 HD oraz międzymiastowy model S 315 UL.

Czwarte miejsce po 10. miesiącach br. ma marka MAN z liczbą 243 rejestracji (+23 szt. / +10,5% / +0,8 pkt. proc.), której import rozłożył się niemal równomiernie pomiędzy segment pojazdów miejskich, międzymiastowych i turystycznych.

Grupę najsilniejszych pięciu marek zamyka VDL (139), która tradycyjnie najlepsze rezultaty odnotowuje w kategorii turystycznej (87).

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. ■ AGT Europe Automotive Import ■ Almot ■ British Automotive Polska ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Opel Poland ■ Gruau Polska ■ Harley Davidson C&EE ■ 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 ■