



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 grudnia 2019

Pierwsze rejestracje autobusów używanych STYCZEŃ - LISTOPAD 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 listopadzie 2019 r. sprowadzono do naszego kraju 232 autobusy - czyli o 37 szt. mniej niż w październiku. Dla porównania we wrześniu było ich 304, a w sierpniu - 439 szt. W odniesieniu do ubiegłego roku to poziom o 61 szt. wyższy (+2,7%). Zdecydowaną większość pojazdów stanowiły konstrukcje o DMC powyżej 8 ton (80%). Skumulowany wynik całego rynku po 11. miesiącach 2019 roku jest wyższy niż z ubiegłoroczny o tej samej porze (+41 szt. / +1,4%) i łącznie wynosi on obecnie 2976 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., w 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 - listopad 2019 rok według segmentów

sztuki

Segment	Nadwozie	1 - 11.2019		1 - 11.2018		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	25	4,2%	31	4,8%	-19,4%
		573	95,8%	613	95,2%	-6,5%
DMC<8T	OGÓŁEM	598	100% 20,1%	644	100% 21,9%	-7,1%
DMC>=8T	BUS>3,5T	372	15,6%	350	15,3%	6,3%
	MIEJSKI	1051	44,2%	863	37,7%	21,8%
	MIĘDZYMIASTOWY	8	0,3%	5	0,2%	60,0%
	SZKOLNY	857	36,0%	898	39,2%	-4,6%
	TURYSTYCZNY	90	3,8%	175	7,6%	-48,6%
	OGÓŁEM	2378	100% 79,9%	2291	100% 78,1%	3,8%
	OGÓŁEM	2976	100%	2935	100%	1,4%

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

Autobusowy listopad

W listopadzie na rynku sprowadzanych, używanych autobusów odnotowaliśmy 232 rejestracje (+6 szt. /+2,7% r/r). To oznacza, że polscy przewoźnicy kontynuują wzmożone zakupy - częściowo również pod kątem obsługi reaktywowanych linii, które uzyskały dofinansowanie z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Potwierdza to wynik z kategorii międzymiastowej,



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 grudnia 2019

gdzie rejestruje się najwięcej autobusów kupowanych pod przewozy lokalne i szkolne, gdzie od trzech miesięcy mamy wzmożony ruch. W listopadzie - podobnie jak w październiku - właśnie tutaj odnotowaliśmy największy wzrost: +6 szt. / +7,3% r/r). Kolejne „plusy” zagościł w segmencie MINI (+8 szt. / +19,0% r/r) i wśród autobusów miejskich (+6 szt. / +30,0% r/r). Natomiast w kategorii turystycznej mamy spadek i to spory (-16 szt. / -20,8% 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., w październiku - 269 szt. i w listopadzie - 232 szt. To razem daje skumulowany wynik na poziomie 2976 szt., czyli o 41 szt. więcej niż rok temu (+1,4%). Porównując ten poziom z liczbą nowych rejestracji (2331) 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 11. miesiącach - ponownie mocno się rozejść. Różnica między rynkiem nowym a wtórnym wynosi obecnie 645 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 listopada br. zarejestrowano ponad 28-razy więcej niż nowych (1151 szt. do 37 szt.), a w drugim prawie 3-razy więcej (857 szt. do 320 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 973 szt. do 598 szt. Jeszcze wyraźniejsza przewaga zarysowała się w segmencie miejskim, gdzie nowe pojazdy (996 szt.) zdecydowanie wyprzedziły używane (372).

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, 19 grudnia 2019

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

sztuki

Rok produkcji	liczba	udział
2005	301	10,1%
2004	280	9,4%
2003	267	9,0%
2006	259	8,7%
2007	200	6,7%
2002	197	6,6%
2001	182	6,1%
2008	176	5,9%
2009	163	5,5%
2010	156	5,2%
2000	130	4,4%
2013	108	3,6%
2012	99	3,3%
2011	98	3,3%
inne	360	12,1%
Razem	2976	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 (35% 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 87 pojazdów (54 szt. z 2019 r. i 33 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 11 miesięcy br. w tej kategorii odnotowano 857 rejestracji, czyli o 41 szt. mniej (-4,6%) 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, 19 grudnia 2019

nabierać na znaczeniu. Potwierdzają to dane z sierpnia, września, października i listopada. 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 11. miesięcy br. zarejestrowano 1051 szt. używanych autobusów międzymiastowych (+188 szt. / +21,8%), czyli najwięcej ze wszystkich kategorii na tegorocznym rynku wtórnym;

- autobusy MINI – w okresie styczeń-listopad, do Polski sprowadzono 598 używane minibusy, czyli o 46szt. mniej (-7,1%) 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 najsłabsza 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-listopad 2019 r. ta kategoria osiągnęła poziom 372 szt., czyli 22 szt. więcej niż przed rokiem (+6,3%).

Dodajmy, że polscy przewoźnicy zarejestrowali też w tym roku 8 szt. używanych autobusów szkolnych, podczas gdy rok wcześniej w tym czasie - 5 szt.

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

Pozycja	Marka	sztuki				Zmiana % r/r
		1 - 11.2019		1 - 11.2018		
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ	811	27,3%	858	29,2%	-5,5%
2	IVECO	454	15,3%	375	12,8%	21,1%
3	SETRA	307	10,3%	312	10,6%	-1,6%
4	MAN	263	8,8%	229	7,8%	14,8%
5	VDL	152	5,1%	152	5,2%	0,0%
6	KAROSA	116	3,9%	126	4,3%	-7,9%
	inni	873	29,3%	883	30,1%	-1,1%
	OGÓŁEM	2976	100%	2935	100%	1,4%

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

Lista rankingowa marek

Od stycznia do listopada 2019 r. zdecydowanym liderem na rynku sprowadzanych do Polski, używanych autobusów jest marka Mercedes-Benz. W tym okresie zarejestrowano łącznie 811 pojazdów z logo niemieckiego producenta (-47 szt. / -5,5% w porównaniu z sytuacją sprzed roku). Mercedes zajmuje 27% w rynku, co oznacza udział o ponad 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 - 256 szt., gdzie marka ma 43% udział. To efekt cały czas dużego popytu na takie konstrukcje jak Sprinter czy Vario, dzięki którym Mercedes-Benz zajmuje tutaj niekwestionowaną pozycję lidera. Najwięksi konkurenci Mercedesu w segmencie MINI: Iveco (191) oraz Renault i Volkswagen są cały czas z tyłu. Drugą najważniejszą dla Mercedesu kategorią jest segment międzymiastowy (219



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 19 grudnia 2019

sztuk), a cała marka ma ponad 21% udział. Niemiecki producent zajmuje również pierwsze miejsce wśród konstrukcji miejskich (127) - z najpopularniejszymi modelami typu Citaro oraz wśród autobusów turystycznych (176) z modelami typu Turismo i Travego.

W rankingu marek na drugiej pozycji jest Iveco z liczbą 454 rejestracji, czyli o 79 szt. więcej niż przed rokiem (+21,1%). Taki rezultat zapewnił marce udział w rynku na poziomie 15% (+2,5 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 191 rejestracji. W kategorii pojazdów międzymiastowych mamy 165 szt. autobusów Iveco i 69 szt. wśród turystycznych. Dodajmy, że do listopada br., do Polski sprowadzono też 125 autobusów pod marką Karosa, przejętą całkowicie przez Iveco w 2007 roku.

Trzecie miejsce zajmuje Setra z liczbą 307 rejestracji (-5 szt. /-1,6%) i udziałem 10%. Tym samym Setra i Mercedes-Benz, druga marka koncernu Daimler Buses, mają ponad 37% udział na polskim rynku sprowadzanych używanych autobusów. Legendarny producent autokarów z Ulm zajął drugie miejsce wśród pojazdów turystycznych (158) i trzecie wśród międzymiastowych (125). 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 11. miesiącach br. ma marka MAN z liczbą 263 rejestracji (+34 szt. / +14,8% / +1 pkt. proc.), której import rozłożył się niemal równomiernie pomiędzy segment pojazdów miejskich, międzymiastowych i turystycznych.

Grupę najsilniejszych pięciu marek zamyka VDL (152), która tradycyjnie najlepsze rezultaty odnotowuje w kategorii turystycznej (95).

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 ■