



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 marca 2020

Pierwsze rejestracje nowych autobusów STYCZEŃ - LUTY 2020 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC)

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC). W ciągu dwóch pierwszych miesięcy w naszym kraju zarejestrowano 280 nowych autobusów, z czego w styczniu – 158 szt., a w lutym – 122 szt.

Autobusowy luty

W lutym 2020 r. krajowi przewoźnicy zarejestrowali łącznie 122 nowe autobusy. Dla porównania w lutym 2019 r. było ich 163 szt., a w analogicznym miesiącu 2018 r. aż 229 szt. Taki wynik oznacza spadek o -41 szt. / -25,2% i kontynuację negatywnego trendu, który zdominował polski rynek nowych autobusów w II połowie 2019 r. To też pogłębienie się spadku o 23% (36 szt.) w porównaniu ze styczniem br. kiedy wynik był niższy niż rok wcześniej o 30 szt. / -16,0%.

W drugim miesiącu br. mamy dość dziwną - jak to na początku roku - sytuację w poszczególnych segmentach funkcjonalnych. Największy ilościowy spadek odnotowaliśmy w strategicznej kategorii miejskiej, w którym liczba sprzedanych autobusów była aż o 52 szt. niższa niż przed rokiem (-72,2%). Jak na razie nieznaczny „minus” zanotowaliśmy też w kategorii turystycznej, gdzie mieliśmy o dwie rejestracje mniej niż rok wcześniej (-2 szt. /-22,2%). Z kolei w segmencie MINI mamy mocny „plus” i wynik 93 szt. (+15 szt. / +19,2%). Natomiast w niszowym segmencie autobusów międzymiastowych mamy spadek o 50% - z 4 szt. do 2 szt. w lutym br.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce
styczeń - luty, 2020 rok
według segmentów

| Segment | | Nadwozie | 1-2.2020 | | 1-2.2019 | | Zmiana % r/r |
|---------|----------------|----------------|------------|-------------|------------|-------------|-----------------|
| | | | Ogółem | Udział % | Ogółem | Udział % | |
| | BUS<=3,5T | MINI | 4 | 2,2% | 4 | 2,47% | 0,0% |
| | BUS>3,5T | | 175 | 97,8% | 158 | 97,5% | 10,8% |
| DMC<8T | OGÓŁEM | | 179 | 100,0% | 162 | 100,0% | 10,5% |
| | BUS>3,5T | MIEJSKI | 69 | 68,3% | 164 | 86,8% | -57,9% |
| | | MIĘDZYMIASTOWY | 14 | 13,9% | 4 | 2,1% | 250,0% |
| | | SZKOLNY | | | | | |
| | | TURYSTYCZNY | 18 | 17,8% | 21 | 11,1% | -14,3% |
| | | INNY | | | | | |
| DMC>=8T | OGÓŁEM | | 101 | 100,0% | 189 | 100,0% | -46,6% |
| | | | | 36,1% | | 53,8% | |
| | OGÓŁEM* | | 280 | 100% | 351 | 100% | -20,2% |

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

*/zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producenta



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 marca 2020

Od początku roku

Od stycznia do lutego br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 280 autobusów, co daje spadek w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku o 71 szt. / -20,2%. Trzeba pamiętać, że początek 2019 też nie był rewelacyjny i w zasadzie do maja rejestracje autobusów turystycznych były ograniczone. Panująca aktualnie epidemia COVID-19 wywrze ogromne piętno nie tylko na tegorocznych rezultatach rynku i przede wszystkim właśnie wśród autokarów. Aktualnie - po dwóch miesiącach - sytuacja w poszczególnych segmentach wygląda następująco:

minibusy: 179 rejestracji (+17 szt. / +10,5%);
autobusy miejskie: 69 rejestracji (-95 szt. / -57,9%);
autobusy międzymiastowe: 14 rejestracji (+10 szt. / +250%);
autobusy turystyczne: 18 rejestracji (- 3 szt. / -14,3%).

To daje średnią miesięczną liczbę nowych rejestracji na poziomie 140 szt. Dla porównania – średnia w 2019 r. wyniosła 206 szt., a w 2018 r. aż 225 szt. W 2017 r. wypadła na poziomie 191 szt. Podsumowując autobusową sytuację w dwóch pierwszych miesiącach roku, warto przypomnieć, że ubiegłoroczny poziom (2478 szt.) był niższy niż rekordowy wynik z 2018 r., kiedy zanotowano 2706 rejestracji nowych autobusów, co oznaczało 8,4-procentowy spadek. Teraz nie ma szans aby w tym roku zbliżyć się do wyniku z 2019 roku. Z naszych obliczeń przed epidemią wynikało, że rynek w 2020 r. może osiągnąć rezultat ok. 2100-2200 szt., czyli byłby niższy w porównaniu z 2019 rokiem o ok. 12%. Teraz – w sytuacji pandemii – ciężko już mówić o jakichkolwiek prognozach. Wydaje się, że w tym roku rynek autobusów turystycznych może zejść do najniższego poziomu w swojej historii. Minibusy cały czas bardzo dobrze się trzymają, aczkolwiek zakaz wszelkich wycieczek i przewozów szkolnych na pewno odbije się na tej kategorii. Natomiast rynek miejskich pojazdów powinien utrzymać zakładany poziom, czyli ok. 800 rejestracji. Wiele też zależy od kondycji autobusowych fabryk, które miałyby je wyprodukować, teraz sporo jest jednak znaków zapytania.

Strategiczny miejski segment

W 2019 roku kategoria autobusów miejskich przegrała (1032 szt.) z segmentem MINI (1064) w walce o prymat na polskim rynku nowych autobusów. Minimalnie, ale jednak. W 2020 r. spodziewamy się podobnej sytuacji, jednak cały czas podkreślając, że to miejski segment jest strategiczny dla naszego rynku i to zarówno pod względem wartości sprzedawanych tutaj pojazdów, jak i utrzymywania produkcji przez zakłady zlokalizowane w Polsce. Fabryki MAN Bus w Starachowicach, Solaris w Bolechowie, Scania w Słupsku nastawione są głównie na produkcję pojazdów miejskich. Do tego dochodzą zakłady Volvo we Wrocławiu i Autosan w Sanoku, które również z roku na rok zwiększają swoje miejskie obroty. Liczba autobusowych fabryk w naszym kraju pokazuje najlepiej, jak ważny jest ten segment i to nie tylko dla samego rynku, ale całej gospodarki.

W lutym br. zarejestrowano w Polsce tylko 20 szt. miejskich autobusów, czyli o 52 szt. mniej niż rok wcześniej (-72,2%). Dla porównania w analogicznym miesiącu 2019 r. był to poziom 72 szt., w 2018 r. – 110 szt., a w 2017 r. - 4 szt.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 marca 2020

Skumulowany wynik za okres styczeń-luty dla tej kategorii to 69 szt., co oznacza niższy poziom od ubiegłorocznego o 95 szt. / -57,9%. To daje średnią na poziomie 47,5. Dla porównania – średnia miesięczna z ubiegłego roku dla tej kategorii wynosiła 86 szt.

W dwóch pierwszych miesiącach roku najwięcej nowych autobusów miejskich zarejestrowała firma PKM Tychy w liczbie 20 szt. marki Autosan. To w oczywisty sposób wywarło wpływ na miejski ranking, gdzie sanocka firma jest wiceliderem, a prowadzi Solaris, który zarejestrował 24 autobusy i ma 34,8% udziału w tym segmencie.

Najczęściej kupowany autobus miejski w okresie styczeń-luty, 2020r. to Autosan Sancity 12LF CNG.

Zielone miasta

Przy okazji analiz danych CEP przygotowanych przez PZPM i JMK, o kategorii autobusów miejskich warto podkreślić, że coraz więcej w Polsce rejestruje się pojazdów z napędami alternatywnymi. Dotyczy to, jak na razie tylko tego jednego segmentu. Zarówno wśród autobusów turystycznych, jak i międzymiastowych oraz minibusów dominuje napęd diesla i nic nie wskazuje na to, żeby to się miało zmienić w najbliższym czasie. Natomiast wśród miejskich operatorów - głównie dzięki unijnym funduszom i antysmogowym strategiom miast - takie ekologiczne rozwiązania stają się coraz popularniejsze.

W 2016 r. na łączną sumę 1942 szt. wszystkich nowych autobusów tylko 42 konstrukcje (czyli 2,2% wszystkich pojazdów) miało napęd alternatywny. W 2017 r. takich eko-autobusów zarejestrowano już 160 egzemplarzy, co dało im 7-procentowy udział w całym rynku. W 2018 roku udział niskoemisyjnej floty w łącznej sprzedaży był najwyższy w historii i ten rok możemy określić mianem najbardziej "zielonego" w całej autobusowej historii. W ciągu 12 miesięcy na rynku pojawiło się aż 317 szt. pojazdów z alternatywnymi napędami - co daje eko-udział na poziomie 11,7%, w tym: aż 200 autobusów z napędem hybrydowym,
63 elektrobusey,
54 pojazdy z napędem gazowym (CNG).

W 2019 r. na łączną sumę 1032 nowych miejskich autobusów 287 pojazdów miało eko-napęd (28% udział). W podziale na rodzaj napędu, aktualny poziom rejestracji wyglądało to następująco:
54 elektrobusey
51 pojazdów z napędem hybrydowym,
182 autobusy z napędem gazowym (CNG).

Wyniki od początku 2020 r. pokazują, że polski rynek idzie cały czas w zielone technologie i na 69 wszystkich zarejestrowanych autobusów miejskich aż 39 miało alternatywny napęd, w tym:
31 miało napęd gazowy (CNG)
8 miało napęd elektryczny.

Jak pokazują "zielone" dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w rekordowym tempie - przede wszystkim dzięki unijnemu dofinansowywaniu. Rozwojowi tej części rynku sprzyjają też zapisy w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, o świadczeniu lub zlecaniu świadczenia przez jednostki samorządu terytorialnego usług komunikacji miejskiej



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 marca 2020

podmiotowi z uwzględnieniem udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki. Jak to wyjdzie w praktyce - zobaczymy.

Dynamiczny jak MINI

Z roku na rok kategoria autobusów MINI umacnia swoją pozycję na autobusowym rynku w Polsce. W styczniu 2020 r. liczba rejestracji minibusów nieznacznie była wyższa niż rok wcześniej (+2 szt. / +2,4%). Podobnie było w lutym, kiedy polscy przewoźnicy kupili 93 takie pojazdy (+15 szt. / +19,2%). Warto dodać, że to jak na razie jedyna kategoria na rynku, która na początku roku wychodzi „na plus”.

Skumulowany wynik od początku 2020 roku także jest dodatni i wynosi 179 szt. (+17 szt. / +10,5%), co daje średnią na poziomie 89,5. To całkiem nieźle, biorąc pod uwagę wcześniejsze rezultaty - w całym 2019 r. był to poziom 88 szt.

Podobnie jak przed rokiem, sprzedaż w tym segmencie jest mocno wspierana przez PFRON, który dotuje zakupy pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i tym samym wyrównuje różnice pomiędzy regionami.

Od lat zdecydowanym liderem w tej kategorii jest marka Mercedes-Benz, która w tym roku osiągnęła rezultat 136 minibusów, co daje jej 76% udział. Dla porównania - najlepszy z konkurentów – marka Ford – może pochwalić się 23 rejestracjami i 12,8% udziałem w segmencie. Tak znacząca przewaga Mercedesa zapewniła niemieckiemu producentowi nie tylko tytuł lidera w kategorii MINI, ale także w całym autobusowym rynku.

Na te wyniki zapracowały także polskie firmy zabudowujące najczęściej pojazdy klasy MINI. Wśród nich pierwszy jest Mercus (123), następnie Bus-Center, Auto-Cuby, Warmiaki, CMS Auto, Bus Factory, Auto-Merc, Eurobus, Polster, Carpol, Automet, Sprintcar oraz inni.

W styczniu i lutym najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu - głównie w powiecie pruszkowski (35) i grodziskim (19), a następnie na Pomorzu - przede wszystkim w powiecie wejherowskim (20). Najczęściej kupowany w Polsce minibus w lutym to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus.

Turystyczna katastrofa

Patrząc na wynik z lutego br. widać wyraźnie, że segment turystyczny jest w słabej kondycji. Liczbowo wygląda to jeszcze nieźle, ale trzeba pamiętać, że porównujemy te dane do bardzo słabego wyniku z 2019 roku, kiedy do kwietnia praktycznie nic się nie działo i dopiero w maju mieliśmy potężne przyspieszenie rejestracji. W tym roku z powodu koronawirusa zabraknie go, a przy aktualnie katastrofalnej sytuacji w branży przewozów autokarowych musimy być przygotowani na najniższy w historii wynik w tej kategorii.

W drugim miesiącu roku zanotowaliśmy rejestracje 7 autokarów (- 2 szt. / -22,2%). Dla porównania - w lutym w 2019 r. zarejestrowano 9 szt., w 2018 r. - 30 szt., a w 2017 r. - 31 szt. Średnia miesięczna z całego ubiegłego roku dla tej kategorii wyniosła 28 szt. Teraz po dwóch miesiącach, jest to 9 szt.

W autokarowym rankingu producentów liderem od początku br. jest marka Mercedes-Benz ze sprzedażą 5 autokarów i udziałem w rynku wynoszącym 27,8%.

Najczęściej kupowany autobus turystyczny w tym roku to Mercedes-Benz Tourismo L.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 marca 2020

Międzymiastowe przyspieszenie

Autobusy międzymiastowe w Polsce to cały czas niszowy segment, z którym jednak wiążemy ogromne nadzieje na przyszłość. Ciężko w to uwierzyć, ale u naszych zarówno południowych, jak i zachodnich sąsiadów to właśnie tego typu pojazdy dominują na autobusowym rynku i sprzedają się w setkach sztuk rocznie. U nas jest kompletnie odwrotnie, co wynika z obowiązujących przepisów prawnych, które preferują pojazdy używane lub nowe, ale o małej pojemności. To stawia nasz kraj bliżej „marszrutkowych”, wschodnich rozwiązań transportowych niż uporządkowanych i dostępnych dla wszystkich systemów znanych z Europy Zachodniej. Cały czas jednak aspirujemy do nich i mamy nadzieję, że obiecana od lat ustawa o transporcie publicznym w końcu wejdzie w życie i zmieni dotychczasową rzeczywistość.

Jakby na przekór tym pesymistycznym opiniom, styczeń przyniósł międzymiastowym autobusom chwilowe ożywienie i zdecydowany wzrost sprzedaży. Luty to już „proza życia” i spadek sprzedaży. W drugim miesiącu roku zarejestrowano 2 pojazdy, co wobec poziomu 4 szt. z ubiegłego roku daje spadek o 2 szt. / - 50%. Dla porównania: - w lutym 2019 r. sprzedano 4 autobusy, w lutym 2018 – 6 szt., a w 2017 r. – 8 szt.

Jednak dzięki dobremu wynikowi ze stycznia br., skumulowany rezultat w tym segmencie wygląda całkiem nieźle. Przynajmniej statystycznie. W okresie styczeń-luty w Polsce zarejestrowano 14 autobusów międzymiastowych (+10 szt. / +250%), co daje średnią miesięczną dla tej kategorii na poziomie 7 szt. Dla porównania – średnia za rok 2019 wyniosła zaledwie 3 sztuki.

Międzymiastowy segment zasilają głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych oraz kolejne zamówienia ze strony regionalnych przewoźników, którzy korzystają z unijnych środków i inwestycją w nowy tabor. Powoli też rośnie udział zakupów w ramach ekspresowych połączeń międzymiastowych. Jak na razie nie zauważaliśmy pozytywnego wpływu na ten segment wdrożonego w sierpniu ub.r. Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Nie spowodował on żadnej zmiany „in plus” na rynku nowych pojazdów. Brak wymagań co do wieku pojazdów, czy normy emisji spalin oraz krótki czas kontraktowania przewozów powoduje, że głównym beneficjentem tego rządowego programu będą firmy zajmujące się sprzedażą używanych autobusów, które doraźnie uzupełnią tabor operatorów wybranych przez powiaty czy gminy. Jeszcze raz powtórzmy - bez systemowych rozwiązań międzymiastowy segment nie ma szans na zwiększoną sprzedaż.

Liderem w tej kategorii od początku br. jest marka SOR (7) z 50% udziałem w tej części rynku. Najczęściej kupowany autobus międzymiastowy w tym roku to SOR CN 12,3.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 marca 2020

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - luty, 2020 rok

| Pozycja | Marka | 1-2.2020 | | 1-2.2019 | | Zmiana % r/r |
|---------|-----------------|------------|-------------|------------|-------------|-----------------|
| | | Ogółem | Udział % | Ogółem | Udział % | |
| 1 | MERCEDES-BENZ* | 153 | 54,6% | 141 | 40,2% | 8,5% |
| 2 | SOLARIS | 24 | 8,6% | 59 | 16,8% | -59,3% |
| | AUTOSAN | 24 | 8,6% | | 0,0% | |
| 4 | FORD | 23 | 8,2% | 6 | 1,7% | 283,3% |
| 5 | IVECO | 13 | 4,6% | 45 | 12,8% | -71,1% |
| 6 | ISUZU | 11 | 3,9% | 29 | 8,3% | -62,1% |
| | inni | 32 | 11,4% | 71 | 20,2% | -54,9% |
| | OGÓŁEM** | 280 | 100% | 351 | 100% | -20,2% |

*/ w tym zabudowane podwozia marki MB, rejestrowane również pod inną marką

**/zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producenta

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

Lista rankingowa marek

Od początku 2020 r. zdecydowanym liderem autobusowego rynku w Polsce jest marka Mercedes-Benz (153), która zanotowała nieznacznie wyższą sprzedaż niż przed rokiem (+ 12 szt. / +8,5%), co przełożyło się na wzrost udziałów w rynku (+14,34 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano aż 136 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 54,6% udział w całym rynku.

Na drugim miejscu jest tradycyjnie Solaris z wynikiem 24 rejestracji (- 35 szt. / - 59,3%), tym razem dzieli je z Autosanem. Pierwsza z firm operuje tylko w segmencie miejskim i stąd jej słabsze wyniki niż przed rokiem. Mimo to wielkopolski producent jest liderem nie tylko w kategorii miejskiej z udziałem niemal 35% ale też, na rynku autobusów powyżej 8 ton DMC, gdzie ex aequo z Autosanem mają po 24 rejestracje i udział 23,8%. Dalsze miejsca w tej klasyfikacji ma Mercedes-Benz (17) i Isuzu (11).

Drugie miejsce w generalnej klasyfikacji Autosan zawdzięcza dostawom gazowych autobusów dla PKM Tychy. Sanocka firma osiągnęła na początku roku wysoki poziom rejestracji 24 szt. (+24) z udziałem 8,6% w rynku, z czego większość stanowią pojazdy miejskie. Przed rokiem pierwsze rejestracje dla tej marki odnotowaliśmy dopiero w kwietniu, stąd wysoka skala obecnego przyspieszenia.

Polska produkcja

Na koniec warto zauważyć, że w tym roku udział autobusów, które powstały w krajowych fabrykach i zostały w Polsce zarejestrowane jest na stosunkowo niskim poziomie. Wynika to z niskiej sprzedaży pojazdów miejskich, których najwięcej produkowanych jest właśnie w naszym kraju. W okresie styczeń-luty 2020 r. wskaźnik ten wyniósł 56 szt., czyli 20% w całym rynku. Liczymy na wzrost.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 marca 2020

Dla porównania - w 2019 r. poziom autobusów wyprodukowanych i sprzedanych w naszym kraju wyniósł 844 szt., co przełożyło się na udział na poziomie 34%. Z kolei w 2018 r. było to 872 szt. i 32,2% udziału, a w 2017 r. - 602 egzemplarze i 26,2%.

Pamiętajmy też, że w kategorii MINI prężnie działają polskie firmy zabudowujące, takie jak: Mercus, Auto-Cuby, Bus-Center, Warmiaki, CMS Auto, Bus Factory, Polster, MMI, Carpol i Eurobus, Bus Perfect, PC Invest, Automet, SprintCar czy Acbus i in.. Po ich dodaniu, wskaźnik krajowego pochodzenia rejestrowanych autobusów wynosi prawie 70%. To oznacza, że na każde 10 sprzedawanych w Polsce autobusów blisko 7 jest też produkowanych lub zabudowywanych w naszym kraju. Porównując to z rynkiem pojazdów osobowych czy ciężarowych to świetny wynik, z którego możemy być dumni.

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 ■ Gruau Polska ■ Harley Davidson C&EE ■ Henschel Engineering Automotive ■ 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 ■