



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 października 2020

Pierwsze rejestracje nowych autobusów STYCZEŃ - WRZESIEŃ 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 III kwartałów br. w naszym kraju zarejestrowano tylko 1037 nowych autobusów, z czego w styczniu – 158 szt., w lutym – 122 szt., w marcu – 117 szt., w kwietniu – 64 szt., w maju – 97 szt., w czerwcu – 139 szt., w lipcu 162 szt., w sierpniu – zaledwie 68 szt. i we wrześniu – 110 szt.

Dane z poszczególnych miesięcy br. najlepiej pokazują wpływ epidemii na autobusowy rynek. W marcu sytuacja wydawała się „pod kontrolą”, kiedy gospodarka do połowy miesiąca pracowała jeszcze na normalnych obrotach. Wcześniej na początku roku obserwowaliśmy przyhamowanie na rynku nowych autobusów rozpoczęte w lipcu ub.r. Jednak w kwietniu zobaczyliśmy prawdziwy obraz kryzysu, kiedy rynkiem wstrząsnęły głębokie spadki. Maj przyniósł wyższy poziom rejestracji niż miesiąc wcześniej. Podobnie czerwiec, kiedy była już widoczna lekka poprawa sytuacji. Ten pozytywny trend kontynuowany był w lipcu, kiedy zanotowaliśmy wyraźne odbicie i po raz pierwszy od początku roku również wzrost sprzedaży w porównaniu z ub.r. Sierpień zatrzymał ten powrót do normalności i ponownie zbliżyliśmy się do najniższego poziomu zanotowanego w tym roku. We wrześniu poprawiły się nastroje na rynku i mamy kolejny krok w kierunku wzrostu sprzedaży. Obawiamy się jednak, że biorąc pod uwagę aktualną sytuację sanitarną ten pozytywny sygnał nie przełoży się szybko na trwały trend.

Biorąc pod uwagę łączny rezultat, cały czas suma tegorocznych rejestracji jest prawie dwa razy niższa niż przed rokiem (do końca sierpnia spadek wynosi -48,9% a po wrześniu -47,6%). Przed pandemią prognozowaliśmy, że sprzedaż uplasuje się na zbliżonym do ubiegłorocznego poziomie ale jesteśmy świadkami załamania się sprzedaży nowych autobusów w Polsce.

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

Segment		Nadwozie	1-9.2020		1-9.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS <=3,5T	MINI	9	1,9%	7	0,86%	28,6%
	BUS >3,5T		463	98,1%	810	99,1%	-42,8%
DMC <8T	OGÓŁEM		472	100,0%	817	100,0%	-42,2%
				45,5%		41,3%	
	BUS >3,5T	MIEJSKI	462	81,8%	823	70,9%	-43,9%
		MIĘDZYMIASTOWY	26	4,6%	32	2,8%	-18,8%
		SZKOLNY	77	13,6%	302	26,0%	-74,5%
		TURYSTYCZNY	77	13,6%	302	26,0%	-74,5%
	INNY			4	0,3%	-100,0%	
DMC >=8T	OGÓŁEM		565	100,0%	1161	100,0%	-51,3%
				54,5%		58,7%	
OGÓŁEM*			1037	100%	1978	100%	-47,6%

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

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 października 2020

Autobusowy wrzesień

We wrześniu 2020 r. krajowi przewoźnicy zarejestrowali łącznie 110 nowych autobusów (-54 szt. /-32,9% r/r), co jest wynikiem bardzo zbliżonym do tegorocznej średniej rocznej, czyli 115 szt. To krok w kierunku normalizacji sytuacji po bardzo słabym sierpniu. W poprzednim miesiącu zarejestrowano zaledwie 68 autobusów (-58,0% r/r). Na lepszy, wrześniowy rezultat miał wpływ początek roku szkolnego i lekka liberalizacja sanitarnych obostrzeń, co rynek odebrał jako powiew optymizmu.

Od poziomu rejestracji osiągniętego w analogicznym miesiącu w ciągu dwóch ostatnich, bardzo dobrych lat (2018-2019), dzieli nas przepaść. Zbliżyliśmy się za to do wyniku z przeciętnego roku 2014, kiedy w dziewiątym miesiącu zarejestrowano 106 szt., a po trzech kwartałach rezultat był również zbliżony do obecnego (1108 szt. wobec 1037 szt.) Cały rok zamknął się wtedy wynikiem 1473 szt. Teraz może być podobnie.

Na wrześniowy wynik złożyły się „plusy” w dwóch segmentach funkcjonalnych i „minusy” w dwóch kategoriach. Wzrost odnotowaliśmy w kategorii minibusów (+10 szt. / +14,5% r/r) oraz wśród autobusów międzymiastowych (+ 2szt. / +200% r/r). Spadek miał miejsce w strategicznej dla rynku kategorii autobusów miejskich z rezultatem zaledwie 26 rejestracji, co oznacza spadek o 61 szt. (-70,1% r/r). Nieco mniejszy „minus” mieliśmy wśród autokarów - ubyły 3 szt. (-60% r/r), jednak poziom jest w tym segmencie krytycznie niski. We wrześniu zarejestrowano zaledwie dwa autokary. W kategorii szkolnej nie przybył żaden autobus, podobnie jak rok wcześniej.

Od początku roku

W ciągu III kwartałów br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 1037 nowych autobusów. W ciągu ostatniego miesiąca różnica w porównaniu do analogicznego okresu ub.r. zwiększyła się do 941 szt. r/r (-47,6%), podczas gdy po sierpniu było to 887 szt. (-48,9% r/r), w lipcu 792 szt. (-48% r/r), a po czerwcu - 848 szt. (-55% r/r). Do tego głębokiego spadku - poza oczywiście pandemią koronawirusa - przyczyniły się bardzo dobre wyniki z pierwszej połowy ub.r., a szczególnie rekordowe rezultaty osiągnięte od kwietnia do czerwca 2019 r. co dało wysoką bazę do obecnych porównań.

Jeszcze niedawno mogliśmy się spodziewać, że do końca bieżącego roku wyniki - szczególnie w kategorii miejskiej - będą nieznacznie wyższe niż ub.r.. Związane to jest z tym, że w Warszawie realizowane było rozpoczęcie odbiorów zamówionych wcześniej 130 elektrycznych autobusów (z unijnym wsparciem). Teraz spojrzenie mamy znacznie ostrożniejsze. Obawiamy się też zdecydowanie o wyniki transportu pozamiejskiego, który od października ponownie został mocno ograniczony pasażerskimi limitami. Nie mamy też sygnałów o poprawie sytuacji w turystyce i wszystko wskazuje na to, że powrót do poprzedniej kondycji zajmie nam kilka lat. W krótkookresowej perspektywie najważniejszy jest jesienno-zimowy rozwój sytuacji. Jeżeli szkoły mogłyby normalnie funkcjonować, przewoźnicy także mogliby wrócić do pracy. Jednak już to się nie sprawdza. W przypadku mniej optymistycznego scenariusza czeka nas fala bankructw autobusowych przewoźników.

Naszym zdaniem stosunkowo najslabiej kryzys odczuwają autobusy miejskie, które cały czas są zarówno rejestrowane, jak i kontraktowane w naszym kraju (przede wszystkim w ramach unijnych



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 października 2020

projektów) oraz minibusy, natomiast najmocniej kryzys uderzył w przewoźników turystycznych, którzy już w grudniu 2019 r. odczuli pierwsze symptomy nadchodzącej pandemii i jako ostatni wrócą do pracy na normalnych obrotach. Po III kwartałach br. sytuacja w poszczególnych segmentach w naszym kraju wygląda następująco:

minibusy: 472 rejestracje (-345 szt. / -42,2% r/r), podczas gdy po sierpniu był to poziom 393 rejestracje (-355 szt. / -47,5% r/r); po lipcu 350 szt. / -50,7% r/r, a po czerwcu: 298 szt. (-357 szt. / -54,5% r/r);

autobusy miejskie: 462 rejestracje (-361 szt. / -43,9% r/r), podczas gdy po sierpniu był to poziom 438 rejestracji (-300 szt. / -40,8% r/r); po lipcu 425 szt. (-222 szt. / -34,3% r/r), a po czerwcu: 330 szt. (-267 szt. / -44,7% r/r);

autobusy międzymiastowe: 26 rejestracji (-6 szt./ -18,8% r/r), podczas gdy w sierpniu i lipcu był to poziom 23 rejestracje (-8 szt./ -25,8% r/r), a po czerwcu: 15 szt. (-11 szt. / -42,3% r/r);

autobusy turystyczne: 77 rejestracji (-225 szt. / -74,5% r/r), podczas gdy po sierpniu był to poziom 75 rejestracji (-222 szt. / -74,7% r/r); po lipcu 70 szt. (-215 szt. / -75,4% r/r), a po czerwcu: 54 szt. (-212 szt. / -79,7% r/r).

To daje średnią miesięczną liczbę nowych rejestracji bliski 115, podczas gdy w sierpniu ten wskaźnik wynosił 116 szt., w lipcu 123 autobusy, a w czerwcu: 116 szt. Dla porównania – średnia miesięczna z całego 2019 r. to 206 szt., a z 2018 r. – 225 szt.

Podsumowując autobusową sytuację od początku roku, warto przypomnieć, że ubiegłoroczny poziom (2478 szt.) był niższy o 8,4% niż rekordowy wynik z 2018 r., kiedy zanotowano aż 2706 rejestracji nowych autobusów. Teraz nie ma najmniejszych szans, aby w tym roku choćby zbliżyć się do rezultatu z 2019 roku.

Przed epidemią szacowaliśmy, że polski rynek autobusów może osiągnąć w 2020 r. rezultat ok. 2100-2200 szt., czyli byłby niższy w porównaniu z 2019 rokiem o ok. 12%. Teraz – w sytuacji kryzysu po COVID-19 – ciężko już mówić o jakichkolwiek prognozach. Wydaje się, że w tym roku segment autobusów turystycznych może zejść do najniższego poziomu w swojej historii. Brak szkolnych i zagranicznych wycieczek w dotychczasowej skali odbijają się najsilniej na kategorii autobusów turystycznych i międzymiastowych. Natomiast strategiczne segmenty - rynek miejskich pojazdów i autobusów MINI pomału tracą szanse na osiągnięcie zakładanego wcześniej poziomu, czyli ok. 800 rejestracji. Nie dość, że ciągle mamy na nich spadek przekraczający 40%, to ostatni kwartał ub. roku zamknął się rejestracją odpowiednio 209 szt. i 247 szt., co przekłada się na rezultat rolowanego roku dla każdego z nich około 700 szt. Wiele też zależy od kondycji autobusowych fabryk, które miałyby te pojazdy wyprodukować. Można powiedzieć, że w tym roku autobusowy rynek czeka bardzo trudny test – najtrudniejszy od czasów transformacji.

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. W wyjątkowym 2020 r. w tej chwili trudno spodziewać się zwycięstwa miejskiego segmentu. To nadal strategiczna kategoria rynku i to



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 października 2020

zarówno pod względem wartości sprzedawanych pojazdów, jak i miejsca ich produkcji. Zdecydowana większość z nich powstaje w Polsce – m.in. w fabryce MAN Bus w Starachowicach, Solaris w Bolechowie, Scania w Słupsku i Autosan w Sanoku. Do tego dochodzą zakłady Volvo we Wrocławiu, 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.

We wrześniu br. w Polsce zarejestrowano 26 miejskich autobusów, co z jednej strony jest lepszym rezultatem niż w sierpniu (11 szt.), zaś z drugiej – znacznie poniżej tegorocznej średniej dla tej kategorii, czyli 51,3 szt. Patrząc na wyniki z 2020 r. widać, że krzywa sprzedaży bardzo mocno faluje: w styczniu zarejestrowano 49 szt. ; w lutym 20 szt. w marcu – 56 szt.; w kwietniu - najgorszym miesiącu pandemii - 47 szt. Najwyższe wyniki w br. osiągnięto w lipcu i czerwcu, odpowiednio 95 szt. i 93 szt. A potem znowu mieliśmy spadek – w sierpniu tylko 11 szt. , a we wrześniu – 26 szt. Dla porównania w dziewiątym miesiącu 2019 r. był to poziom 87 szt., w 2018 r. – 152 szt., a w 2017 r. – 42 szt.

Warto zauważyć, że wrześniowe miejskie rejestracje stanowiły tylko 24% wszystkich sprzedanych w tym miesiącu autobusów i ponownie prym na rynku wiodła kategoria MIN z udziałem 72%.

Skumulowany, miejski wynik za III kwartały br. to 462 rejestracje, co oznacza niższy poziom od ubiegłorocznego o 361 szt. / -43,9% r/r, podczas gdy w sierpniu ta różnica wynosiła 300 szt. / -40,8% r/r; w lipcu 222 szt. / -34,3% r/r, a po czerwcu: -265 szt. / -44,7% r/r. To daje tegoroczną średnią sprzedaży na poziomie 51,3, podczas gdy w lipcu wyniosła ona 61 szt. , a w czerwcu: 55 szt. Dla porównania – średnia miesięczna dla tej kategorii w 2019 roku wynosiła 86 szt.

Od początku roku najwięcej nowych autobusów miejskich zarejestrowano w Warszawie, a potem w Tychach i Gdańsku. Jeszcze do lipca w statystykach wyraźnie zaznaczał się „kontrakt stulecia” dla MZA Warszawa (docelowo na łączną sumę 130 przegubowych elektrobusów) realizowany przez Solarisa. Teraz widzimy przyhamowanie tych rejestracji. Marka Solaris po dziewięciu miesiącach br. zajmuje cały czas pierwsze miejsce (251 szt.), co dało jej ponad 54% udział w tym segmencie. Najczęściej kupowany w Polsce autobus miejski w okresie styczeń-wrzesień 2020, to Solaris Urbino 18 electric i jest to pierwszy taki przypadek w historii, aby to właśnie elektrobus cieszył się największą popularnością wśród polskich nabywców.

Zielone miasta

Przy okazji analizy 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.

Wyniki za III kwartały 2020 roku pokazują, że polski rynek cały czas kontynuuje swój marsz w kierunku zielonych technologii i spośród wszystkich zarejestrowanych w tym czasie autobusów miejskich (462) aż 253 miało alternatywny napęd (55% udział w segmencie) i dodatkowo były 2 szt. w segmencie minibusów. W łącznej liczbie 255 szt. ekologicznych autobusów znajdują się:



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 października 2020

116 szt. z napędem gazowym (CNG) ;
115 szt. z napędem elektrycznym;
24 szt. z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym).

Od początku roku w rankingu miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy na pierwszym miejscu mamy Warszawę z gazowo-elektromobilnym miksem (70), a na drugim Tychy - głównie z pojazdami gazowymi (54 szt. w tym dwa elektryczne). Z kolei w ubiegłym roku na zielonym podium stanęła Warszawa (153) oraz Rzeszów (25) i Poznań (15).

Jak pokazują "zielone" dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w rekordowym tempie - przede wszystkim dzięki unijnemu dofinansowywaniu. Do tej pory polskie miasta najczęściej korzystały z trzech narzędzi: Regionalnych Programów Operacyjnych, Programu Operacyjnego Polska Wschodnia i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Z tej ostatniej puli m.in. finansowany jest największy zakup elektrycznych autobusów w Polsce, czyli „kontrakt stulecia” Miejskich Zakładów Autobusów w Warszawie na dostawę 130 przegubowych e-busów. Z kolei drugi nabór POiŚ – obejmujący zakup e-busów pod kątem konkretnych linii – objął swym zasięgiem 13 miast, w tym m.in. Kraków, który w ten sposób zakupi 50 elektrobusek klasy MEGA. Te dwa kontrakty to największe jednorazowe e-zamówienia w Polsce, których realizacja jest przewidziana na lata 2020-2022 i które będą miały największy wpływ na wygląd polskiego rynku zielonych autobusów.

Natomiast w przyszłości większy udział w elektrycznych zakupach mają mieć programy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w tym „Gepard” dla miast i „Kangur” pod kątem zakupu autobusów szkolnych dla gmin. Ostatecznie zadania Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, przejmuje NFOŚiGW, również wspieranie zakupu elektrobusek w naszym kraju. Obecne Ministerstwo Klimatu i Środowiska zapowiada, że w miejsce projektu e-Bus – i to już niedługo – uruchamiane zostaną kolejne programy uwzględniające m.in. dopłaty do autobusów. Zobaczymy, jak to wyjdzie w praktyce. Jedno jest pewne - bez pomocy i zachęt ze strony państwa zakupy zielonych autobusów w Polsce ponownie się skurczą.

MINI sprzedaż

Do 2019 roku kategoria autobusów MINI systematycznie umacniała swoją pozycję na autobusowym rynku w Polsce. Po początkowych słabych wynikach w warunkach pierwszej fali pandemii w tym roku, teraz ponownie ten segment nabrał „wiatru w żagle”, czego najlepszym dowodem jest wysoka pozycji w rankingu minibusowej marki Ford.

We wrześniu – po „minusie” w sierpniu - liczba rejestracji minibusów była ponownie wyższa niż rok wcześniej (+10 szt. / _14,5% r/r) i osiągnęła poziom 79 szt. To liczbowo oznacza również poprawę w stosunku do sierpnia, kiedy zarejestrowano 52 szt. (-5 szt. / -8,8% r/r), a także lipca z 43 szt. (+7 szt. / +19,4% r/r) i czerwca z 36 szt. (-199 szt. / -84,7% r/r).

Od początku 2020 roku skumulowany wynik w segmencie MINI wyniósł 472 szt. (-42,2% r/r), co oznacza sporą poprawę zarówno w stosunku do sierpnia, kiedy różnica do zeszłorocznego poziomu wynosiła 393 szt. (-47,5% r/r), jak i lipca (-357 szt. /-54,5% r/r). Takie wyniki dają tegoroczną



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 października 2020

średnią na poziomie 52 minibusów na miesiąc (po sierpniu i lipcu było 49, a po czerwcu: 50 szt.). Za cały 2019 r. ten wskaźnik wynosił średnio 88 szt. miesięcznie.

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 344 minibusów (-313 szt. / -47,6%). Mimo wyraźnego spadku sprzedaży, Mercedes niezagrożenie ma pierwsze miejsce w kategorii MINI, co zapewniło marce także tytuł lidera w całym autobusowym rynku. Na te wyniki zapracowały także polskie firmy zabudowujące najczęściej pojazdy klasy MINI. Wśród nich pierwszy jest Mercus (179), a następnie: Bus-Center, CMS Auto, Auto-Cuby, Auto-Merc, Bus Factory i Polster, Warmiaki, Eurobus, Sprintcar, Carpol, i Businvest, oraz inni.

W ciągu III kwartałów najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu - głównie w powiecie grodziskim (74) i pruszkowskim (64), a następnie na Pomorzu - przede wszystkim w powiecie wejherowskim (49). Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus (161).

Turystyczna katastrofa

Patrząc na turystyczne wyniki z września br. widać wyraźnie, że segment autokarów jest w bardzo słabej kondycji. W I kwartale br. procentowo wyglądało to jeszcze nieźle spadek wynosił wtedy 28,2% – co wynikało z bardzo słabego początku poprzedniego roku. Teraz po trzech kwartałach spadek pogłębił się do 74,5% i sprzedaż autokarów plasuje się na bardzo niskim poziomie i nie notowanym dotychczas o tej porze roku, kiedy zwykle autokarowicy przewoźnicy szykowali się do kolejnego sezonu i realizowali liczne inwestycje w tabor. Ten rok jednak jest niezwykle i branża ta znalazła się w katastrofalnej sytuacji, która trwa już od końca 2019 r. W br. niewątpliwie odnotujemy najniższy turystyczny wynik w historii polskiego rynku autobusów.

We wrześniu zarejestrowano w Polsce dwa autokary, co oznacza o 3 szt. niższy poziom niż rok temu (-3 szt. / -60% r/r). Dla porównania w sierpniu mieliśmy 5 rejestracji autokarów (-7 szt. / -58,3% r/r), w lipcu 16 szt. (-3 szt. / -15,8% r/r), a w czerwcu: 10 autokarów (-63 szt. / -86,3% r/r).

Skumulowany wynik po III kwartałach 2020 r. jest wypadkową tych negatywnych zdarzeń i jest to poziom 77 rejestracji, czyli aż o 225 sztuk mniej niż przed rokiem (-74,5%). Po sierpniu ta różnica do ubiegłorocznego poziomu wynosiła 222 sztuki (-74,7%); po lipcu 215 szt., a po czerwcu: -212 szt. To pokazuje prawdziwy, tragiczny obraz sytuacji. Tegoroczna autokarowa średnia miesięczna to 8,3 szt. – dla porównania ten wskaźnik z całego 2019 roku dla tej kategorii wyniósł 28 szt.

W autokarowym rankingu producentów liderem jest marka Mercedes-Benz ze sprzedażą 25 autobusów. Tytuł najczęściej kupowanego autobusu turystycznego po sierpniu należy do Mercedes-Benz Tourismo.

Międzymiastowe oczekiwanie

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 października 2020

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.

Potwierdzeniem tych pesymistycznym opinii są dane z czerwca, maja i kwietnia, kiedy nie zarejestrowano żadnego autobusu międzymiastowego. Przełom nastąpił w lipcu, kiedy sprzedano 8 takich pojazdów; w sierpniu ponownie było zero, a we wrześniu 3 szt.

Lipcowe i wrześniowe wyniki wywarły zdecydowany pozytywny wpływ na skumulowany rezultat, który w tym segmencie wygląda całkiem nieźle. Przynajmniej statystycznie. W okresie styczeń-wrzesień br. w Polsce zarejestrowano 26 autobusów międzymiastowych (-6 szt. / -18,8% r/r), co daje średnią miesięczną dla tej kategorii na poziomie 2,9 szt. Dla porównania – średnia za cały rok 2019 wyniosła także 3,3 sztuki, a w 2018 r. – 5,8.

Międzymiastowy segment zasilają głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych oraz kolejne zamówienia ze strony regionalnych przewoźników, którzy korzystają z unijnych środków i inwestują 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. Dla porównania – tylko we wrześniu br. do Polski sprowadzono 125 autobusów międzymiastowych, a ich łączna suma za III kwartały 2020 r. to 725 szt. (!), czyli 28 razy więcej niż w analogicznej kategorii na rynku fabrycznie nowych pojazdów. Ten wynik mówi sam za siebie, dlatego jeszcze raz powtórzmy - bez systemowych rozwiązań międzymiastowy segment nie ma szans na zwiększoną sprzedaż.

Liderem w tej kategorii od początku br. jest marka Iveco (13) z 50% udziałem w tej części rynku. Najczęściej kupowane autobusy międzymiastowe w tym roku to CROSSWAY 10,8 LE i SOR CN 12,3.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 października 2020

Pierwsze rejestracje **NOWYCH** autobusów w Polsce styczeń - wrzesień, 2020 rok

Pozycja	Marka	1-9.2020		1-9.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	442	42,6%	868	43,9%	-49,1%
2	SOLARIS	251	24,2%	364	18,4%	-31,0%
3	FORD	70	6,8%	19	1,0%	268,4%
4	MAN	66	6,4%	240	12,1%	-72,5%
5	AUTOSAN	50	4,8%	60	3,0%	-16,7%
6	IVECO	48	4,6%	153	7,7%	-68,6%
	inni	110	10,6%	274	13,9%	-59,9%
	OGÓLEM**	1037	100%	1978	100%	-47,6%

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

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

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

Lista rankingowa marek

W ciągu III kwartałów 2020 r. liderem autobusowego rynku w Polsce jest marka Mercedes-Benz (442), która zanotowała wyraźnie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-427 szt. / -49,1% r/r), co jednak przełożyło się tylko na nieznaczny spadek udziału w rynku (-1,3 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano aż 344 pojazdy z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 42,5% udziału w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugą pozycję zajął tradycyjnie Solaris z dobrym, jak na czas kryzysu wynikiem 251 rejestracji (-113 szt. / -31% r/r), co dało marce wzrost udziałów w rynku o 5,8 pkt. proc. Wielkopolski producent dostarcza na rynek tylko autobusy miejskie (w której to kategorii jest liderem) i tylko pojazdy o masie powyżej 8t DMC. W tym ujęciu – czyli bez kategorii MINI (3,5 - 8t DMC) – firma ma zdecydowanie pierwsze miejsce z udziałem 44,4% i wyprzedza w gabarytowym rankingu Mercedesa (98 szt. i 17,4% udziału) i Autosan (50 szt. i 8,9% udziału).

Na trzecim miejscu w ogólnym rankingu, po dziewięciu miesiącach br. ponownie uplasował się Ford, który podczas pandemii zanotował gigantyczny wzrost sprzedaży autobusów o pojemności 16+1 pasażerów (+51 szt. / +268,4% r/r/), co pokazuje, że przewoźnicy w tych trudnych czasach sięgają po mniejsze pojazdy. Tak dobra sprzedaż zapewniła tej minibusowej marce 6,8% udział w rynku (+5,8 pkt. proc).

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 dobrym poziomie. Wynika to z wysokiej sprzedaży pojazdów miejskich, których najwięcej produkowanych jest właśnie w naszym kraju.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 października 2020

W ciągu III kwartałów 2020 r. „krajowy” wskaźnik wyniósł 375 szt., co oznacza 36% udział w całym rynku. To całkiem przyzwoity rezultat. 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. wskaźnik ten wyniósł 32,2%, a w 2017 r. - 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. ■ 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 ■