



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.01.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 stycznia 2021

**Pierwsze rejestracje nowych autobusów
STYCZEŃ - GRUDZIEŃ 2020 roku**

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów (KPRM/MC)

W 2020 r. w naszym kraju zarejestrowano łącznie 1495 fabrycznie nowych autobusów, co oznacza spadek sprzedaży o prawie 40% w porównaniu do 2019 roku. Tym samym wróciliśmy do przeciętnego wyniku z 2014 roku, kiedy zarejestrowano w Polsce łącznie 1473 szt. Od następnych, bardzo dobrych lat 2018-2019 dzieli nas przepaść. Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (KPRM/MC).

Końcowy rezultat 2020 r. to finalny efekt pandemii COVID-19 i związanego z nią kryzysu gospodarczego, który bardzo mocno dotknął transport autobusowy. I to zarówno w Polsce, jak i całej Europie.

Dramatyczną sytuację i spadek sprzedaży najlepiej ilustrują dane z poszczególnych miesięcy. Już początek ubiegłego roku wypadł błado - kontynuowany był spadek rozpoczęty jeszcze w II połowie 2019 roku. Poziom liczby rejestracji w I kwartale nie był jeszcze dramatyczny. W styczniu przybyło w Polsce 158 szt. nowych autobusów, w lutym – 122 szt., w marcu – 117 szt. Do marca sytuacja wydawała się być „pod kontrolą”, a gospodarka jeszcze do połowy miesiąca pracowała na normalnych obrotach. W kwietniu mogliśmy zobaczyć już prawdziwy obraz kryzysu. Rynkiem wstrząsnęły głębokie spadki. W kwietniu zarejestrowano tylko 64 szt. Maj (97 szt.) przyniósł wyższy poziom rejestracji niż miesiąc wcześniej. Podobnie czerwiec (139 szt.), kiedy była już widoczna lekka poprawa sytuacji. Ten pozytywny trend kontynuowany był w lipcu (162 szt.), kiedy zanotowaliśmy wyraźne odbicie. Sierpień (68 szt.) zatrzymał ten powrót do normalności i ponownie zbliżyliśmy się do najniższego poziomu zanotowanego w ub.r. Jesienią poprawiły się nastroje na rynku. Wrzesień zakończył się z liczbą 110 nowych rejestracji a październik 147. Nastąpił kolejny krok w kierunku wzrostu sprzedaży. Jego najlepiej widocznym efektem był „plus” w listopadzie, kiedy (po lipcu) po raz drugi w ub. roku miesięczny poziom sprzedaży był wyższy niż rok wcześniej (+40 szt.). W grudniu mieliśmy 143 szt.

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

Segment	Nadwozie	1-12.2020		1-12.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
BUS<=3,5T BUS>3,5T	MINI	9	1,3%	7	0,66%	28,6%
		661	98,7%	1057	99,3%	-37,5%
DMC<8T	OGÓŁEM	670	100,0%	1064	100,0%	-37,0%
BUS>3,5T	MIEJSKI	702	85,1%	1032	73,0%	-32,0%
	MIĘDZYMIASTOWY	28	3,4%	39	2,8%	-28,2%
	SZKOLNY	94	11,4%	338	23,9%	-72,2%
	TURYSTYCZNY	1	0,1%	5	0,4%	-80,0%
DMC>=8T	OGÓŁEM	825	100,0%	1414	100,0%	-41,7%
			55,2%		57,1%	
OGÓŁEM*		1495	100%	2478	100%	-39,7%

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

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



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.01.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 stycznia 2021

Ta jesienna stabilizacja cieszy i stanowi dobry znak na przyszłość, aczkolwiek ubiegły oraz 2021 rok są tak nietypowe, że ciężko pokusić się o jakieś konkretne prognozy.

Ubiegłoroczna sprzedaż w Polsce osiągnęła poziom ok. 1500 szt., czyli była o prawie 40% niższa niż dobry, 2019 rok. Spodziewamy się, że w 2021 roku poziom rejestracji może być podobny lub trochę wyższy, jeśli pandemia się nie nasili, ale powrót do poziomu z lat 2018-2019 zajmie nam kilka lat.

Autobusowy grudzień

W grudniu 2020 r. krajowi przewoźnicy zarejestrowali łącznie 143 nowe autobusy (-4 szt. /-2,7% r/r). Jest to wynik niższy niż w listopadzie (168), październiku (147) i wyższy niż we wrześniu (110), ale jednocześnie zbliżony do odnotowanego rok wcześniej (147). To pokazuje, że w ostatnich trzech miesiącach 2020 r. pojawił się wyraźny trend w kierunku normalizacji sytuacji – po wiosennym i sierpniowym załamaniu sprzedaży. Pamiętajmy jednak, że nawet w IV kwartale rynek cały czas działał na bardzo niskim, kryzysowym poziomie. W 2019 r. średnia liczba rejestrowanych autobusów wynosiła 220 szt. a w 2020 r. – 124 szt.. Na tym tle grudniowy wynik jest niezły.

Co ważne, w grudniu nie wszystkie kategorie były na „minusie”. Wyższy poziom niż w grudniu 2019 r. – i to aż o 108% - odnotowaliśmy w segmencie miejskim. Poziom rejestracji osiągnął tutaj 75 szt. i to on zminimalizował grudniowy spadek. W pozostałych segmentach funkcjonalnych nie zauważyliśmy powodów do optymizmu. Najgłębszy spadek odnotowaliśmy przede wszystkim wśród autobusów turystycznych (-15 szt. / -83,3% r/r), co charakteryzowało prawie każdy miesiąc 2020 roku. Wśród minibusów mieliśmy także wyraźny negatywny trend (-27 szt. / -29,6% r/r/), podobnie w kategorii autobusów międzymiastowej (-2 szt. / -100% r/r).

Od początku roku

W 2020 r. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 1495 nowych autobusów, czyli o 983 szt. / -39,7% mniej niż przed rokiem. Warto podkreślić, że jeszcze w listopadzie ta różnica w porównaniu do analogicznego okresu ub.r. wyniosła 979 s / -42% r/r/, a w październiku 1019 szt. / -46,3% r/r/. Największy „dołek” jaki odnotowaliśmy w 2020 roku miał miejsce w czerwcu – w danych za I półrocze, kiedy różnica wyniosła 846 szt. / -54,7% r/r. Na szczęście udało się ją przez kolejnych sześć miesięcy zniwelować do 39%. Warto też dodać, że do tego tak drastycznego statystycznego spadku - poza oczywiście pandemią koronawirusa – przyczyniły się bardzo dobre wyniki z pierwszej połowy 2019 r. Przypomnijmy, że był to jeden z najlepszych okresów – obok rekordowego roku 2018 – w historii polskiego rynku autobusów.

W 2020 r. sytuacja w poszczególnych segmentach w naszym kraju wyglądała następująco:

minibusy zakończyły rok na poziomie 670 szt., co oznacza stratę 394 szt. i 37% w porównaniu z 2019 rokiem. Wcześniej sytuacja wyglądała następująco: po listopadzie mieliśmy 606 rejestracji (-367 szt. / -37,7% r/r), po październiku 531 rejestracji (-369 szt. / -41% r/r), po wrześniu 472 szt. (-345 szt. / -42,2% r/r), po sierpniu 393 rejestracje (-355 szt. / -47,5% r/r); po lipcu 350 szt. / -50,7% r/r), a po czerwcu odnotowaliśmy największą różnicę: 298 szt. (-357 szt. /-54,5% r/r);

autobusy miejskie w 2020 roku to 702 rejestracje (-330 szt. / -32% r/r). Grudniowe i jesienne przyspieszenie najlepiej widać po wynikach z poprzednich miesięcy: po listopadzie odnotowany poziom to 627 rejestracji (-369 szt. / -37,1% r/r), po październiku 539 rejestracji (-412 szt. / -43,3% r/r), po wrześniu 462 rejestracji (-361 szt. / -43,9% r/r), po sierpniu 438 szt. (-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);



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.01.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 stycznia 2021

autobusy międzymiastowe mają za sobą kolejny słaby rok. W 2020 r. mieliśmy zaledwie 28 takich rejestracji (-11 szt. / -28,2 r/r/). Tutaj także zauważaliśmy coraz lepsze wyniki wraz z upływem roku, ale cały czas przy bardzo niskim pułapie sprzedaży. Po listopadzie sprzedaż wyniosła zaledwie 28 szt. (-9 szt. / -24,3% r/r/), po październiku 26 szt. (-10 szt. / -27,8% r/r/), czyli identycznie jak po wrześniu, podczas gdy po sierpniu i lipcu był to poziom 23 rejestracji (-8 szt./ -25,8% r/r) i wówczas mieliśmy też pozytywny przełom w sytuacji, gdyż po czerwcu ta kategoria zanotowała zaledwie 15 szt. (-11 szt. / -42,3% r/r);

autobusy turystyczne mają najtrudniejszy rok w swojej historii za sobą. Segment, który był naszą dumą i napędzała go tylko przedsiębiorczość polskich przewoźników w 2020 r. stoczył się na samo dno, notując 94 rejestracje (-244 szt. / -72,2% r/r/). Również autokary próbowały do końca choć trochę zniwelować niekorzystny bilans i prawie się to udało, gdyby nie duża różnica w grudniu, która ostatecznie ustaliła zeszłoroczny wynik. Po listopadzie mieliśmy 91 rejestracji (-229 szt. / -71,6% r/r), po październiku był 88 szt. (-223 szt. / -71,7% r/r), po wrześniu 77 szt. (-225 szt. / -74,5% r/r), po sierpniu 75 szt. (-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).

Przed epidemią szacowaliśmy, że polski rynek autobusów może osiągnąć w 2020 r. rezultat ok. 2100-2200 szt., czyli i tak spotkałaby go korekta na poziomie ok. -12% w porównaniu z 2019 r. Jednak kryzys związany z wirusem COVID-19 przebił wszystkie prognozy i pograżył autobusowy rynek w totalnej zapaści, która najmocniej dotknęła segment autokarów, gdzie odnotowaliśmy najniższy poziom w historii tej kategorii. Kiedy ten kryzys się skończy? Pierwszych oznak poprawy spodziewamy się na wiosnę, ale biorąc pod uwagę liczbę oddanych do leasingodawców pojazdów, ich aktualną wartość, poziom trudności przy podróżowaniu po Europie, to powrotu do normalności na rynku nowych autobusów turystycznych spodziewamy się dopiero w 2024 r., co jest zbliżoną perspektywą do prognoz przygotowanych dla rynku lotniczego

Strategiczny miejski segment

Segment miejskich autobusów, to strategiczna kategoria rynku i to zarówno pod względem wartości sprzedawanych pojazdów, jak i miejsca ich produkcji. Zdecydowana większość z kupowanych w naszym kraju miejskich pojazdów 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.

Potwierdzenie jego strategicznej roli mieliśmy w grudniu, kiedy jako jedyny odnotował pozytywny bilans i to na bardzo dobrym poziomie (+39 szt. / +108,3% r/r/). Podobnie wysokie rezultaty mieliśmy w listopadzie (88) i w październiku (77), co jest dobrym prognostykiem na początek 2021 r. Patrząc na wyniki z 2020 r. widać, że krzywa miejskiej sprzedaży bardzo mocno faluje - z największymi wzrostami za czerwiec (93) i lipiec (95) oraz największymi spadkami za sierpień (11) i luty (20). Tym samym ubiegłoroczna średnia miesięczna uplasowała się na poziomie 58 szt.. Dla porównania – średnia miesięczna dla tej kategorii w całym 2019 roku wynosiła 86 szt.

Od początku roku najwięcej nowych autobusów miejskich zarejestrowano w Warszawie, a potem we Wrocławiu i Gdańsku. W statystykach wyraźnie zaznaczył się „kontrakt stulecia” dla MZA Warszawa, który docelowo opiewa na łączną sumę 130 przegubowych elektrobusów marki Solaris. I to także widać w miejskim rankingu marek. Solaris w 2020 r. zajął bezapelacyjnie pierwsze miejsce (370 szt.), co dało mu ponad 52% (!) udziału w tym segmencie. Najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim roku 2020 został Solaris Urbino 18 electric i jest to pierwszy taki przypadek w historii, aby to właśnie elektrobus cieszył się największą popularnością wśród polskich nabywców.



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.01.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 stycznia 2021

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 – autobusów miejskich. 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 2020 roku pokazują, że polski rynek cały czas kontynuuje swój marsz w kierunku zielonych technologii i spośród wszystkich zarejestrowanych w tym czasie autobusów miejskich (702) aż 394 miało alternatywny napęd (56,1% udział w segmencie). Dodatkowo odnotowaliśmy dwa pierwsze zielone pojazdy w segmencie minibusów.

W łącznej liczbie 396 szt. ekologicznych autobusów znajdują się:
165 szt. z napędem gazowym (CNG) ;
200 szt. z napędem elektrycznym;
31 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 (140), a na drugim Tychy - głównie z pojazdami gazowymi (54 szt. w tym dwa elektryczne). W porównaniu do roku 2019 oznacza, że Warszawa obroniła pozycję autobusowego, zielonego lidera (153), a obok niej na zielonym podium wówczas stanęły miasta Rzeszów (25) i Poznań (15).

Jak pokazują "zielone" dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w rekordowym tempie - przede wszystkim dzięki unijnemu dofinansowaniu. 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 uruchomiło program „Zielony Transport Publiczny” z dopłatami do elektrobusek, trolejbusów i wodorowców, natomiast jego pierwszy nabór kończy się pod koniec 2021 r., czyli realnie pierwsze pojazdy z „zielonym” dofinansowaniem wyjadą na ulice najwcześniej niż w 2022 r.

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 pozycja w rankingu minibusowej marki Ford.



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.01.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 stycznia 2021

W grudniu liczba rejestracji minibusów była ponownie (po październiku) niższa niż rok wcześniej i to dużo: - 27 szt. / -29,6% r/r/. Tym samym w tym roku mamy w kategorii MINI-busów niestabilny poziom rejestracji i „huśtawkę” sprzedaży. Ilustruje to najlepiej porównanie z listopadem, kiedy odnotowaliśmy wzrost +2 szt. / +2,7% r/r/.

Od początku 2020 roku skumulowany wynik w segmencie MINI wyniósł 670 szt. (-394 szt. / -37,0% r/r). Podobnie jak w poprzednich segmentach, z miesiąca na miesiąc sytuacja tutaj ulegała poprawie. Po listopadzie mieliśmy identyczny procentowy poziom spadku, jak po grudniu: -367 szt. / -37,7 r/r. Z kolei po październiku było to -369 szt. / -41% r/r, po wrześniu -472 szt. / -42,2% r/r, po sierpniu -393 szt. / -47,5% r/r i po lipcu -357 szt. / -54,5% r/r. Takie wyniki dały zeszłoroczną średnią na poziomie 56 minibusów na miesiąc. Z kolei 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 455 minibusów (-386 szt. / -46,0%). 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 (230), a następnie: Bus-Center, CMS Auto, Auto-Cuby, Auto-Merc, Bus Factory i Polster, Warmiaki, Eurobus, Sprintcar, Carpol, i Businvest oraz inni.

W 2020 r. najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu - głównie w powiecie grodziskim (89) i pruskowskim (82), a następnie na Pomorzu - przede wszystkim w powiecie wejherowskim (64). Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus (209).

Turystyczna katastrofa

Patrząc na turystyczne wyniki z grudnia to widać wyraźnie, że segment autokarów jest w bardzo słabej kondycji. Po I kwartale procentowo wyglądało to jeszcze nieźle (spadek wynosił wtedy -28,2%, co z kolei wynikało z bardzo słabego początku 2019 roku), ale teraz, w grudniu, mamy -83,3% i końca tego spadku nie widać. W efekcie pandemii COVID-19 turystyczna branża znalazła się w katastrofalnej sytuacji i to już pod koniec 2019 r., także ten kryzys trwa już ponad rok i co gorsza nie bardzo wiadomo kiedy się skończy. Po październiku, kiedy polscy przewoźnicy po raz pierwszy zarejestrowali więcej pojazdów niż przed rokiem, mieliśmy nadzieję na odbicie rynku, ale listopadowe (-6 szt. / -66,6% r/r), a przede wszystkim grudniowe wyniki (-15 szt. / -83,3% r/r) jednoznacznie przekreśliły te optymistyczne plany.

Generalnie od początku roku sprzedaż autokarów w naszym kraju plasowała się na bardzo niskim poziomie i w efekcie na koniec 2020 r. odnotowaliśmy najniższy wynik w historii polskiego rynku autobusów turystycznych – 94 rejestracje, czyli aż o 244 szt. mniej niż przed rokiem (-74,2% r/r). W przeciwieństwie do innych segmentów, nie widać tutaj poprawy wyników wraz z upływem roku i cały czas autokarowa zapaść notuje ponad 70-procentowy spadek. Tak było po listopadzie (-229 szt./-71,6% r/r), październiku (- 223 szt. / -71,7% r/r), po wrześniu (-225 szt. / -74,5% r/r), po sierpniu 222 szt. (-74,7% r/r). Tegoroczna autokarowa średnia miesięczna to niecałe 8 szt., podczas gdy w 2019 roku ten wskaźnik wynosił dla tej kategorii 28 szt. To pokazuje prawdziwy, tragiczny obraz sytuacji w tym segmencie.

W autokarowym rankingu producentów liderem jest marka Mercedes-Benz ze sprzedażą 26 autobusów. Tytuł najczęściej kupowanego autobusu turystycznego od początku roku należy do Mercedes-Benz Turismo L (12).



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.01.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 stycznia 2021

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 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.

O tym, że jeszcze długo będziemy musieli czekać na jakieś pozytywne zmiany w tym segmencie, przekonują nas dane z grudnia, kiedy zarejestrowano jeden autobus międzymiastowy, a rok temu dwa. To daje spadek aż o 100%, ale przy takim wolumenie, to statystycznie naprawdę nie ma większego znaczenia.

Podobnie wygląda skumulowany wynik za cały rok. W okresie styczeń-grudzień w Polsce zarejestrowano 28 autobusów międzymiastowych (-11szt. / -28,2% r/r), co daje średnią miesięczną dla tej kategorii na poziomie 2,3 szt. Dla porównania – średnia za cały rok 2019 wyniosła 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 w grudniu br. do Polski sprowadzono 71 autobusów międzymiastowych, a ich łączna suma za cały 2020 r. to 943 szt. (!), czyli 33 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 międzymiastowej kategorii od początku br. jest marka Iveco (15) z 53% udziałem w tej części rynku. Najczęściej kupowane autobusy międzymiastowe w tym roku to model Crossway 10,8 LE (6)



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.01.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 stycznia 2021

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

Pozycja	Marka	1-12.2020		1-12.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	613	41,0%	1093	44,1%	-43,9%
2	SOLARIS	370	24,7%	434	17,5%	-14,7%
3	FORD	144	9,6%	61	2,5%	136,1%
4	MAN	98	6,6%	327	13,2%	-70,0%
5	AUTOSAN	76	5,1%	60	2,4%	26,7%
6	IVECO	60	4,0%	171	6,9%	-64,9%
	inni	134	9,0%	332	13,4%	-59,6%
	OGÓLEM**	1495	100%	2478	100%	-39,7%

*/ 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 2020 r. liderem autobusowego rynku w Polsce jest marka Mercedes-Benz (613), która zanotowała wyraźnie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-509 szt. / -45,4% r/r), co jednak przełożyło się tylko na nieznaczny spadek udziału w rynku (-0,5 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano aż 455 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 41,0% udziału w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugą pozycję zajęł tradycyjnie Solaris z dobrym, jak na czas kryzysu, wynikiem 370 rejestracji (-44 szt. / -10,6% r/r), co dało marce wzrost udziałów w rynku aż o 9,4 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 44,8% i wyprzedza w gabarytowym rankingu Mercedesa (158 szt. i 19,2% udziału) i MAN (78 szt. i 9,4% udziału).

Na trzecim miejscu w ogólnym rankingu nadal jest Ford, który podczas pandemii zanotował gigantyczny wzrost sprzedaży minibusów o pojemności 16+1 pasażerów (+83 szt. / +136,1% r/r), co pokazuje, że przewoźnicy w tych trudnych czasach zaczynają coraz częściej sięgać po mniejsze pojazdy. Tak dobra sprzedaż zapewniła tej minibusowej marce 9,6% udziału w rynku (+2,9pkt. 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

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.01.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 stycznia 2021

W 2020 r. „krajowy” wskaźnik wyniósł 551 szt., co oznacza 36,8% udział w całym rynku. To bardzo dobry 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 ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Harley DavidsonC&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 ■