



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.12.2020 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 grudnia 2020

Pierwsze rejestracje nowych autobusów

STYCZEŃ - LISTOPAD 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 11 miesięcy br. w naszym kraju zarejestrowano 1352 nowe autobusy, 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., we wrześniu – 110 szt., w październiku – 147 szt. i najwięcej w listopadzie – 168 szt.

Dane z poszczególnych miesięcy br. najlepiej ilustrują 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. Jesienią poprawiły się nastroje na rynku i mamy kolejny krok w kierunku wzrostu sprzedaży. Jego najlepiej widocznym efektem był „plus” w listopadzie – tym samym po raz pierwszy w tym roku miesięczny poziom sprzedaży był wyższy niż przed rokiem. I to o 40 pojazdów. To cieszy i stanowi dobry znak na przyszłość, aczkolwiek ten rok jest tak nietypowy, że ciężko pokusić się tutaj o jakieś konkretne prognozy.

Przed pandemią planowaliśmy, że tegoroczna sprzedaż uplasuje się na poziomie zbliżonym do 2019 r. Ale po nadejściu kryzysu związanego z COVID-19, jesteśmy teraz świadkami załamania się sprzedaży nowych autobusów. Najnowsze prognozy zakładają, że autobusowa sprzedaż w Polsce osiągnie poziom ok. 1500 szt., czyli będzie o prawie połowę niższa niż w ub.r.

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

Segment		Nadwozie	1-11.2020		1-11.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	9	1,5%	7	0,72%	28,6%
	BUS>3,5T		597	98,5%	966	99,3%	-38,2%
DMC<8T	OGÓŁEM		606	100,0% 44,8%	973	100,0% 41,7%	-37,7%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	627	84,0%	996	73,3%	-37,0%
		MIĘDZYMIASTOWY	28	3,8%	37	2,7%	-24,3%
		SZKOLNY	91	12,2%	320	23,6%	-71,6%
		TURYSTYCZNY	5	0,4%	5	0,4%	-100,0%
DMC>=8T	OGÓŁEM		746	100,0% 55,2%	1358	100,0% 58,3%	-45,1%
	OGÓŁEM*		1352	100%	2331	100%	-42,0%

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 22.12.2020 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 grudnia 2020

Autobusowy listopad

W listopadzie 2020 r. krajowi przewoźnicy zarejestrowali łącznie 168 nowych autobusów (+40 szt. /+31,3% r/r). Jest to wynik lepszy od każdego odnotowanego w tym roku pod względem liczby zarejestrowanych pojazdów. Jest on również wyższy w porównaniu z zeszłorocznym poziomem. Przełom? Zobaczymy, ale raczej byłibyśmy tutaj ostrożnymi optymistami.

Dla porównania - w październiku mieliśmy 147 nowych rejestracji (-78 szt. /-34,7% r/r), a we wrześniu br. - 110 szt. (-54 szt. /-32,9% r/r). To pokazuje, że w ostatnich dwóch miesiącach zaznaczył się kolejny krok w kierunku normalizacji sytuacji - po wiosennym i sierpniowym załamaniu sprzedaży. Pamiętajmy jednak, że cały czas działamy na bardzo niskim, kryzysowym poziomie. Przed rokiem w ciągu pierwszych 10 miesięcy średnia liczba rejestrowanych autobusów wynosiła 220 szt. a w br. 123 szt., czyli teraz co miesiąc brakuje nam ok. 100 autobusów. Tym samym od poziomu rejestracji z dwóch ostatnich, bardzo dobrych lat (2018-2019), dzieli nas przepaść. Zbliżyliśmy się za to do wyniku z przeciętnego 2014 roku, kiedy zarejestrowano łącznie 1473 szt., czyli średnio 122 pojazdy miesięcznie. Teraz może być podobnie.

Co ważne, na listopadowy „plus” złożyły się prawie wszystkie segmenty funkcjonalne, co pokazuje, że powiew optymizmu objął prawie cały transport pasażerski. Wzrost odnotowaliśmy przede wszystkim wśród autobusów miejskich (+43 szt. / +95,6% r/r) oraz w segmencie minibusów (+2 szt. /+2,7% r/r) i autobusów międzymiastowych (+1 szt. / +100% r/r). Niestety w kategorii turystycznej ponownie mamy mniejszą sprzedaż (-6 szt. -66,7%) a w szkolnej nie przybył w listopadzie żaden autobus, podobnie jak rok wcześniej.

Od początku roku

Od stycznia do listopada br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 1352 nowe autobusy. W ciągu ostatniego miesiąca różnica w porównaniu do analogicznego okresu ub.r. zmniejszyła się do 979 szt. (-42% r/r/), podczas gdy po październiku było to 1019 szt. (-46,3% r/r/), po wrześniu 941 szt. r/r (-47,6%), po sierpniu: 887 szt. (-48,9% r/r/), po lipcu 792 szt. (-48% r/r/), a po czerwcu - 848 szt. (-55% r/r/). Jak widać ten negatywny bilans się zmniejsza, ale bardzo powoli. Do tego tak drastycznego statycznego spadku - poza oczywiście pandemią koronawirusa - przyczyniły się bardzo dobre wyniki z pierwszej połowy 2019 r. Przypomnijmy, że było to jeden z najlepszych okresów - obok rekordowego roku 2018 - w historii polskiego rynku autobusów.

Po 11 miesiącach br. sytuacja w poszczególnych segmentach w naszym kraju wygląda następująco:

minibusy: 606 rejestracji (-367 szt. / -37,7% r/r), podczas gdy po październiku było to 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: 298 szt. (-357 szt. /-54,5% r/r);

autobusy miejskie: 627 rejestracji (-369 szt. / -37,1% r/r), dla porównania - po październiku był to poziom 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);

autobusy międzymiastowe: 28 rejestracji (-9 szt. / -24,3% r/r/), podczas gdy po październiku było to 26 rejestracji (-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), a po czerwcu: 15 szt. (-11 szt. / -42,3% r/r);



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.12.2020 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 grudnia 2020

autobusy turystyczne: 91 rejestracji (-229 szt. / -71,6% r/r), dla porównania po październiku był to 88 rejestracji (-223 szt. / -71,7% r/r) po wrześniu 77 rejestracji (-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 byłby niższy w porównaniu z 2019 rokiem o ok. 12%. Teraz – w sytuacji kryzysu związanego z COVID-19 – ciężko już mówić o jakichkolwiek prognozach. Wydaje się, że w br. 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. Wiele też zależy od kondycji autobusowych fabryk, które miałyby te pojazdy wyprodukować. Można powiedzieć, że w tym i kolejnym roku rynek autobusów w Polsce czeka bardzo trudny test – najtrudniejszy od czasów transformacji.

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.

W listopadzie br. w Polsce zarejestrowano aż 88 miejskich autobusów, co jest zdecydowanie wyższym rezultatem niż osiągnięty w październiku (77). To dopiero trzeci w br. miesiąc ze wzrostem w tym segmencie - po czerwcu (+13,4%) i lipcu (+90,0%) ale najsilniejszym (+95,6% r/r). Dzięki temu cały rynek osiągnął w ostatnim miesiącu pozytywny bilans. Po raz drugi w tym roku. Patrząc na wyniki z 2020 r. widać, że krzywa sprzedaży bardzo mocno faluje, ale w ostatnim idzie ona mocno do góry, wraz z realizacją licznych kontraktów z terminem do końca roku. Przeglądając miejski rynek od początku roku to 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. Jesienią krzywa ponownie poszybowała do góry osiągając poziom 77 szt. w październiku i aż 88 szt. w listopadzie. Zobaczmy, co przyniesie grudzień. Patrząc po realizowanych aktualnie dostawach, ostatni miesiąc roku zapowiada się na podobnym poziomie jak w listopadzie.

Skumulowany, miejski wynik za 11 miesięcy br. to 627 rejestracji, co oznacza spadek o 369 szt. (-37,0% w skali roku). W porównaniu z poprzednimi miesiącami to spadek wynosił po październiku -412 szt. (-43,3%), po wrześniu - 462 rejestracje (-43,9%); po sierpniu -300 szt. (-40,8%); po lipcu -222 szt. (-34,3%), a po czerwcu 265 szt. (-44,7%). Wyniki Tz bieżącego roku przekładają się na średnią miesięczną sprzedaż na poziomie 55 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 opiekuje na łączną sumę 130 przegubowych elektrobusów marki Solaris. I to także widać w miejskim rankingu marek. Solaris po 11 miesiącach br. zajmuje bezapelacyjnie pierwsze miejsce (344 szt.), co dało mu ponad 41% udział w tym segmencie. Najczęściej kupowany w Polsce autobus miejski w okresie styczeń-październik 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.



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.12.2020 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 grudnia 2020

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 11 miesięcy 2020 roku pokazują, że polski rynek cały czas kontynuuje swój marsz w kierunku zielonych technologii i spośród wszystkich zarejestrowanych w tym czasie autobusów miejskich (629) aż 339 miało alternatywny napęd (54% udział w segmencie!) i dodatkowo były 2 szt. w segmencie minibusów.

W łącznej liczbie 341 szt. ekologicznych autobusów znajdują się:

122 szt. z napędem gazowym (CNG) ;

188 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 (136), a na drugim Tychy - głównie z pojazdami gazowymi (54 szt. w tym dwa elektryczne). 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 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 POIiŚ – obejmujący zakup e-busów pod kątem konkretnych linii – objął swym zasięgiem 13 miast, w tym m.in. Kraków, który w ten sposób zakupi 50 elektrobusów 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 elektrobusów w naszym kraju. Obecne Ministerstwo Klimatu i Środowiska uruchomiło program „Zielony Transport Publiczny” z dopłatami do elektrobusów, 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.

W listopadzie liczba rejestracji minibusów była ponownie (po styczniu, lutym, lipcu i wrześniu) wyższa niż rok wcześniej +2 szt. / +2,7% r/r/ Natomiast pozostałe miesiące zamknęły się ze spadkiem. W tym roku mamy w



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.12.2020 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 grudnia 2020

kategorię MINI busów niestabilny poziom sprzedaży. Ilustruje to porównanie z październikiem kiedy odnotowaliśmy spory spadek (-24 szt. / -28,9% r/r).

Od początku 2020 roku skumulowany wynik w segmencie MINI wyniósł 606 szt. (-367 szt. / -37,7 r/r), co oznacza mniejszą, procentową stratę w porównaniu z rezultatem po październiku (-369 szt. / -41% r/r), po wrześniu (-472 szt. / -42,2% r/r), po sierpniu (-393 szt. / -47,5% r/r) czy przede wszystkim po lipcu (-357 szt. / -54,5% r/r). Takie wyniki dają tegoroczną średnią na poziomie 55 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 417 minibusów (-363 szt. / -46,5%). 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 (218), a następnie: Bus-Center, CMS Auto, Auto-Cuby, Auto-Merc, Bus Factory i Polster, Warmiaki, Eurobus, Sprintcar, Carpol, i Businvest oraz inni.

W ciągu 11 miesięcy br. najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu - głównie w powiecie grodzkim (87) i pruszkowskim (77), a następnie na Pomorzu - przede wszystkim w powiecie wejherowskim (57). Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus (197).

Turystyczna katastrofa

Patrząc na turystyczne wyniki z listopada br. widać wyraźnie, że segment autokarów jest w bardzo słabej kondycji. Po I kwartale br. procentowo wyglądało to jeszcze nieźle i spadek wynosił wtedy -28,2% – co wynikało z bardzo słabego początku 2019 roku. Teraz po 11 miesiącach spadek pogłębił się do prawie -72% i sprzedaż autokarów plasuje się na bardzo niskim poziomie. Ten rok jednak przez COVID-19 nie jest zwykły i turystyczna branża znalazła się w katastrofalnej sytuacji, która trwa już od końca 2019 r. W br. niewątpliwie odnotujemy najniższy turystyczny wynik w historii polskiego rynku autobusów.

W listopadzie polscy przewoźnicy zarejestrowali trzy autokary, co oznacza spadek o 6 szt. (-66,6% r/r). To po pierwszym w tym roku „plusie” w październiku powrót do dotychczasowego, ujemnego trendu, który trwa od początku br.

Skumulowany, turystyczny wynik po 11 miesiącach 2020 r. to 91 autobusów (-229 szt./-71,6%) i jest on wypadkową wszystkich negatywnych zdarzeń, jakie spowodował COVID-19 dla turystycznej branży. Po październiku ta różnica wynosiła 223 szt. (-71,7%), po wrześniu 225 sztuk (-74,5%), a po sierpniu 222 sztuki (-74,7%). Tegoroczna autokarowa średnia miesięczna to 8 szt., podczas gdy ten wskaźnik dla tej kategorii w 2019 roku wyniósł 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 Tourismo.



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.12.2020 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 grudnia 2020

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.

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. W październiku wróciliśmy do „zera”, a w listopadzie mieliśmy ponowny ruch w górę do poziomu 2 szt.

Lipcowe i wrześniowe wyniki wywarły zdecydowany pozytywny wpływ na skumulowany rezultat, który w tym segmencie wygląda ... całkiem nieźle. Przynajmniej statystycznie.

W okresie styczeń-listopad br. w Polsce zarejestrowano 28 autobusów międzymiastowych (-9 szt. / -24,3% r/r), co daje średnią miesięczną dla tej kategorii na poziomie 2,5 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 listopadzie br. do Polski sprowadzono 54 autobusy międzymiastowe, a ich łączna suma za 11 miesięcy 2020 r. to 873 szt. (!), czyli 31 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.



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.12.2020 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 grudnia 2020

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

Pozycja	Marka	1-11.2020		1-11.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	575	42,5%	1027	44,1%	-44,0%
2	SOLARIS	344	25,4%	411	17,6%	-16,3%
3	FORD	120	8,9%	42	1,8%	185,7%
4	MAN	73	5,4%	321	13,8%	-77,3%
5	IVECO	59	4,4%	163	7,0%	-63,8%
6	AUTOSAN	53	3,9%	60	2,6%	-11,7%
	inni	128	9,5%	307	13,2%	-58,3%
	OGÓLEM**	1352	100%	2331	100%	-42,0%

*/ 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 11 miesięcy 2020 r. liderem autobusowego rynku w Polsce jest marka Mercedes-Benz (575), która zanotowała wyraźnie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-452 szt. / -44,0% r/r), co jednak przełożyło się tylko na nieznaczny spadek udziału w rynku (-1,6 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano aż 417 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 42,5% udziału w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugą pozycję zajęł tradycyjnie Solaris z dobrym, jak na czas kryzysu wynikiem 344 rejestracji (-67 szt. / -16,3% r/r), co dało marce wzrost udziałów w rynku aż o 7,8 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 46% i wyprzedza w gabarytowym rankingu Mercedesa (158 szt. i 21,1% udziału) i Autosan (53 szt. i 7,1% udziału).

Na trzecim miejscu w ogólnym rankingu, po jedenastu miesiącach br. nadal jest Ford, który podczas pandemii zanotował gigantyczny wzrost sprzedaży minibusów o pojemności 16+1 pasażerów (+78 szt. / +185,7% r/r), co pokazuje, że przewoźnicy w tych trudnych czasach zaczynają coraz częściej sięgać po mniejsze pojazdy. Tak dobra sprzedaż zapewniła tej minibusowej marce 8,9% udział w rynku (+7,1 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

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 22.12.2020 GODZ. 00:01

Warszawa, 21 grudnia 2020

W okresie styczeń-listopad „krajowy” wskaźnik wyniósł 478szt., co oznacza 35% 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 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 ■