



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 21.04.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 20 kwietnia 2021

Pierwsze rejestracje nowych autobusów STYCZEŃ - MARZEC 2021 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W marcu 2021 r. w naszym kraju zarejestrowano 100 szt. fabrycznie nowych autobusów, co oznacza spadek sprzedaży o blisko 1/7 (14,5%) w porównaniu z analogicznym miesiącem 2020 roku.

Niższy wynik w marcu notowaliśmy ostatnio w 2010 roku. Przybyło wtedy zaledwie 75 szt. Spadki notujemy na autobusowym rynku niemal nieprzerwanie od drugiej połowy 2019 roku. W bieżącym roku po głębokim hamowaniu rynku w styczniu, kiedy strata sięgnęła -41,1%, w lutym było ono mniej dotkliwe (-5,7%). W ostatnim miesiącu jednak spadek był ponownie dwucyfrowy.

Pierwszy kwartał br. zamknął się rezultatem 308 zarejestrowanych autobusów - niższym o 22,4% niż w analogicznym okresie przed rokiem. Mimo słabych wyników w pierwszych trzech miesiącach br. mamy nadzieję, że w tym roku powtórzymy zeszłoroczny, kryzysowy rezultat, kiedy zarejestrowano 1495 szt. i odnotowano 40% stratę. Podobny poziom rejestracji osiągnięto poprzednio w 2014 roku (1 473 szt.) przy zbliżonym rezultacie w pierwszym kwartale (298 szt.). Tak słabe obecne wyniki w porównaniu z 2019 rokiem to efekt przede wszystkim ciągle trwającej pandemii COVID-19 i związanego z nią kryzysu gospodarczego, który bardzo mocno dotyka transport autobusowy. Zarówno w Polsce, jak i całej Europie.

**Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce
styczeń - marzec, 2021 rok
według segmentów**

Segment		Nadwozie	1-3.2021		1-3.2020		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	1	0,5%	5	2,18%	-80,0%
	BUS>3,5T		182	99,5%	224	97,8%	-18,8%
DMC<8T	OGÓŁEM		183	100,0%	229	100,0%	-20,1%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	97	77,6%	125	74,4%	-22,4%
		MIĘDZYMIASTOWY	2	1,6%	15	8,9%	-86,7%
		SZKOLNY	1	0,8%			
		TURYSTYCZNY	25	20,0%	28	16,7%	-10,7%
	INNY						
DMC>=8T	OGÓŁEM		125	100,0%	168	100,0%	-25,6%
				40,6%		42,3%	
		OGÓŁEM*	308	100%	397	100%	-22,4%

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

*zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producenta

Autobusowy marzec

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów. W marcu br. zarejestrowano 100 nowych autobusów, czyli w zestawieniu z sytuacją sprzed roku mamy spadek o 17 szt. (-14,5% r/r) i w porównaniu z lutym o 7 szt. (-5,7% r/r). Ostatni miesiąc zamknął się na średnim poziomie z br. Przypomnijmy, że dane styczeń-luty porównujemy z okresem jeszcze z przed wybuchu pandemii w Polsce. Dopiero w połowie marca 2020 r. COVID wyrzucił cały autobusowy rynek „do góry nogami” spadek wyniósł wtedy -37,1%.

W podziale funkcjonalnym w marcu zarejestrowano następujące rodzaje autobusów:

53 szt. MINI-busów (+3 szt. / +6% r/r)

45 szt. autobusów miejskich (-11 szt. / -19,6% r/r)

2 szt. autobusów międzymiastowych (+1 szt. / +100% r/r)

0 (!) autobusów turystycznych (-10 szt. / -100% r/r)

0 autobusów szkolnych



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 21.04.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 20 kwietnia 2021

Tym samym wynik z marca (100 szt.) oznacza głębokie cofnięcie się – ostatnio mniej w analogicznym miesiącu zarejestrowano w 2010 roku (75) - i mocno odbiega od analogicznych rezultatów z lat 2020 – 2017, kiedy zarejestrowano odpowiednio (117, 186, 211 i 319 szt.). To nie najlepszy prognozyk na przyszłość.

Kolejny problem, z którym będzie musiał zmierzyć się rynek to negatywne trendy w strategicznych kategoriach funkcjonalnych. W zasadzie nie ma takiego segmentu, gdzie panowała w miarę stabilna sytuacja. W marcu odnotowaliśmy wzrost w kategorii MINI, ale jest on niewielki i nie pociągnie całego rynku w górę. Wydawało się po lutym, że drgnęła kategoria autobusów turystycznych, która „wystrzeliła” wówczas do góry z rejestracją 24 szt. autokarów, ale jak pokazują najnowsze dane, było to tylko statyczne przesunięcie. Branża turystyczna jest cały czas zamrożona, a wynik -100% dzielący oba okresy mówi za sam za siebie. Najgorszy jest fakt, że w marcu 2020 r. autokary już tkwiły w uścisku kryzysu, także najnowszy rezultat pokazuje dramat tego segmentu. To jeden z nielicznych przypadków w naszych statystkach, aby ten segment nie odnotował żadnej sprzedaży. Podobny ewenement wydarzył się ostatnio w październiku 2011 r. Chociaż ten brak teraz jest bardziej niepokojący, gdyż zwyczajowo rejestracje w segmencie turystycznym są zdecydowanie liczniejsze w pierwszej połowie roku niż w drugiej.

Plus mamy też w segmencie autobusów międzymiastowych, gdzie przybyły dwa autobusy, podczas gry rok temu jeden. To jednak niestety cały czas margines rynku, bez wpływu na ogólną sytuację na rynku

Od początku roku

W I kwartale 2021 r. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 308 nowych autobusów, czyli o 89 szt. / -22,4% mniej niż przed rokiem. Warto podkreślić, że jest to łagodniejszy spadek niż za okres styczeń-luty br. (-72 szt. / -25,7%), jak i za cały ubiegły rok, który zamknęliśmy 40% stratą.

W ciągu trzech pierwszych miesięcy br. sytuacja w poszczególnych segmentach w naszym kraju wyglądała następująco:

MINI, po I kwartale br. to poziom 183 rejestracji (-46 szt. / -20,1% r/r). Spadek zmniejszył się w porównaniu z sytuacją jaką mieliśmy przed miesiącem o 7,3 punkty proc. Po lutym br. wynosił -27,4% r/r (-49 szt.). Na złagodzenie spadku w segmencie autobusów MINI w ostatnim kwartale miał wpływ dodatni rezultat z ostatniego miesiąca br. (+3 szt. / +6% r/r), gdyż w dwóch pierwszych miesiącach miały miejsce głębokie spadki. W styczniu (-27 szt. / -31,4% r/r) i , w lutym (-22 szt. / -23,6% r/r) i marca. Dla porównania - w całym 2020 r. sprzedano 670 minibusów, co oznaczało spadek o 394 szt. (-37%) i roczną średnią na poziomie 55 szt. miesięcznie. Teraz to wskaźnik to 61 szt. / m-c.

Autobusy miejskie, to 97 rejestracji (-28 szt. / -22,4% r/r), co także oznacza poprawę sytuacji w porównaniu do okresu styczeń-luty br. (-17 szt. / -24,6% r/r), na co złożyły się wyniki ze stycznia (-16 szt. / -32,7% r/r), lutego (-1 szt. / -5% r/r) i marca (-13 szt. / -22,4% r/r). Dla porównania - w całym 2020 r. był to poziom 702 rejestracji (-330 szt. / -32% r/r), co przełożyło się na roczną średnią na poziomie 58 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi 32,3 szt. / m-c.

Autobusy międzymiastowe i ... dwie rejestracje (-13 szt. / -86,7% r/r). W 2020 r. ten segment także nie „błyszczał” i na koniec roku mieliśmy tutaj zaledwie 28 sztuk w tej kategorii (-11 szt. / -28,2% r/r). Ubiegłoroczna średnia wyniosła 2 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi niecałe 2 szt.

Autobusy turystyczne to razem 25 rejestracji (-3 szt. / -10,7% r/r), co pokazuje, że rezultat za okres styczeń-luty (+7 szt. / +38,9% r/r) był tylko statystycznym zaburzeniem. Na taki obraz segmentu złożyły się wyniki ze stycznia (-10 szt. / -90,9%), lutego (+17 szt. / +243% r/r) i marca (-10 szt. / -100% r/r). Jak już



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 21.04.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 20 kwietnia 2021

informowaliśmy, „lutowy plus” został wytworzony przez jedną markę, która zarejestrowała 18 autokarów. Wracając do zeszłorocznych wyników – rok 2020 autokary zakończyły z ogromną stratą, notując łącznie 94 rejestracje (-244 szt. / -72,2% r/r/). Uzyskana wówczas roczna średnia osiągnęła poziom prawie 8 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi 8,3 szt. / m-c.

Przed epidemią szacowaliśmy, że polski rynek autobusów może osiągnąć w 2020 r. rezultat ok. 2100-2200 szt., czyli przewidywaliśmy korektę na poziomie ok. -12% w porównaniu z 2019 r. Jednak kryzys związany z wirusem COVID-19 przebił wszystkie „czarne” prognozy i pogrzyżył autobusowy rynek w totalnej zapaści, która najmocniej dotknęła segment autokarów, gdzie odnotowaliśmy najniższy poziom w historii tej kategorii. Przy aktualnej atmosferze niepewności, w tym roku zapowiada się powtórzenie sytuacji z poprzedniego roku (1495) i taki wynik będzie można uznać za sukces. Kiedy powrócimy do poziomu z lat 2018-2019, kiedy polscy przewoźnicy kupowali 2,7 – 2,5 tys. nowych autobusów rocznie? 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, wydrenowane budżety miast i brak nowelizacji ustawy o PTZ, to powrotu do normalności na rynku nowych autobusów spodziewamy się dopiero w 2024 r., co jest zbliżoną perspektywą do prognoz przygotowanych dla rynku lotniczego.

Strategiczny miejski segment

Segment miejskich autobusów to cały czas 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.

Tegoroczny skumulowany wynik dla tej kategorii wynosi 97 pojazdów, z czego najwięcej rejestracji odnotowano w Krakowie.

Na liście rankingowej liderem jest Solaris z wynikiem 46 szt. autobusów miejskich, co dało mu prawie 50% (!) udział w tym segmencie. Najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim w okresie styczeń-marzec był Solaris Urbino 18 electric.

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 praktycznie 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 z początku 2021 roku pokazują, że polski rynek cały czas kontynuuje swój marsz w kierunku zielonych technologii i spośród wszystkich zarejestrowanych w tym czasie autobusów miejskich (97) aż 63 miały alternatywny napęd (65% udział). Dodatkowo odnotowaliśmy jeden ebus w segmencie minibusów i jeden elektryczny autobus szkolny. Teraz „zielony” udział w segmencie jest wyższy niż osiągnięty w całym 2020 r., kiedy spośród wszystkich autobusów miejskich (702) do grupy zielonych zakwalifikowało się 394 szt. (56% udział). To jest, jak do tej pory, rekordowy poziom i ciężko będzie go w tym roku przebić. Zobaczmy. Początek jest całkiem dobry.



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 21.04.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 20 kwietnia 2021

Przypomnijmy, że w 2020, wyjątkowo ekologicznym roku udział poszczególnych napędów w segmencie miejskim przedstawiał się następująco:

308 szt. z klasycznym napędem diesla,

198 szt. z napędem elektrycznym;

165 szt. z napędem gazowym (CNG) ;

31 szt. z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym).

Dodatkowo odnotowaliśmy w ub.r. dwa pierwsze zielone pojazdy w segmencie minibusów.

W pierwszym kwartale br. w segmencie miejskim w łącznej liczbie 63 szt. ekologicznych autobusów znajduje się:

21 szt. z napędem gazowym (CNG) ;

38 szt. z napędem elektrycznym;

4 szt. z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym).

Dodatkowo mamy dwa elektryczne autobusy w innych segmentach. Po jednym w MINI i szkolnym.

Pod kątem miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy, to na początku 2021 r. na pierwszym miejscu mamy Kraków i Jaworzno z kontynuacją elektryfikacji miejskiej floty. Natomiast w całym 2020 roku zdecydowanym liderem została Warszawa z gazowo-elektromobilnym miksem (140), a wiceliderem – Tychy, które głównie inwestowały w pojazdy gazowe (54 szt. w tym dwa elektryczne). W porównaniu z 2019 rokiem Warszawa obroniła pierwszą, eko-pozycję (153 szt. w 2019r.), a obok niej na zielonym podium stanął wówczas Rzeszów (25).

Jak pokazują "zielone" dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w zawrotnym 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. sfinansowany został 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. To drugi – po stolicy – największy jednorazowy kontrakt na elektrobusek w Polsce, a jego realizacja przewidziana jest w 2021 r., co oznacza, że ponownie elektryczne autobusy miejskie będą miały mocny 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, przejął NFOŚiGW, również wspieranie zakupu elektrobusek w naszym kraju. Obecne Ministerstwo Klimatu i Środowiska zamknęło program „Zielony Transport Publiczny”, gdzie 33 miasta zgłosiły swoje wnioski o dofinansowanie zakupu 322 ebusów, 7 trolejbusów i 102 pojazdów wodorowych. Te ostatnie konstrukcje chce kupić Poznań, Chełm i Włocławek. Jak na razie trwa procedura oceny formalnej i merytorycznej złożonych projektów. Spodziewamy się, że pierwsze przetargi z ZTP ruszą pod koniec br. i będą miały realny wpływ na obraz rynku w 2022, a przede wszystkim w 2023 r.



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 21.04.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 20 kwietnia 2021

MINI sprzedaż

W I kwartale 2021 liczba rejestracji minibusów osiągnęła poziom 183 szt., czyli pod względem liczby sprzedawanych pojazdów jest to zdecydowanie najważniejszy segment w Polsce.

Pamiętajmy, że Polska jest prawdziwym zagłębiem MINI producentów i jesteśmy jednym z nielicznych krajów, gdzie w tej kategorii zdecydowanie lepiej sprzedają się pojazdy z lokalnymi zabudowami niż fabrycznie gotowe konstrukcje. Dlatego ten segment jest zdominowany przez krajowych producentów, jak Mercus, Carpol, Auto-Cuby, Warmiaki, i inni Automet, Balticbus, Bus-Center, Bus Factory, Businvest, Bus Perfect, CMS Auto, MMI, PC Invest, Polster, SprintCar ...

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 115 minibusów i aż 62,8% udział w tym segmencie. 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 (na podwoziach różnych marek zarejestrował 90 minibusów).

W 2021 r. najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu - głównie w powiecie grodziskim (13) i pruskowskim (11). Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus (74)..

Turystyczna katastrofa

W efekcie pandemii COVID-19 turystyczna branża znalazła się w katastrofalnej sytuacji i to już pod koniec 2019 r., także tutaj kryzys trwa już ponad rok i co gorsza - nie bardzo wiadomo, kiedy się skończy zarówno w kontekście swobodnego podróżowania po Europie, jak i powrotu szkoły i związanych z nimi wyjazdów na zielone szkoły czy wycieczki.

Patrząc na turystyczne wyniki w I kwartale br, kiedy w Polsce odnotowano poziom 25 nowych autokarów, widać wyraźnie, że zdecydowana większość z nich została zarejestrowana przez markę Scania.

W autokarowym rankingu producentów liderem jest marka Scania z modelem Touring (17).



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 21.04.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 20 kwietnia 2021

Międzymiastowe oczekiwanie

W ciągu trzech pierwszych miesięcy br. w Polsce zarejestrowano tylko dwa autobusy międzymiastowe. To pokazuje, że z tą kategorią jest coraz gorzej, a autobusy międzymiastowe w naszym kraju 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.

Międzymiastowy segment mają szansę zasilać 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 – w I kwartale br. do Polski sprowadzono 178 używane autobusy międzymiastowe. W całym 2020 r. było 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.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - marzec, 2021 rok

Pozycja	Marka	sztuki				Zmiana % r/r
		1-3.2021		1-3.2020		
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	123	39,9%	217	54,7%	-43,3%
2	SOLARIS	46	14,9%	48	12,1%	
3	IVECO	29	9,4%	18	4,5%	61,1%
4	SCANIA	27	8,8%		0,0%	
5	VOLKSWAGEN	20	6,5%	4	1,0%	400,0%
6	MAN	17	5,5%	23	5,8%	-26,1%
	inni	46	14,9%	87	21,9%	-47,1%
	OGÓLEM**	308	100%	397	100%	-22,4%

*/ 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



INFORMACJA PRASOWA

EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 21.04.2021 GODZ. 00:01

Warszawa, 20 kwietnia 2021

Lista rankingowa marek

W okresie styczeń-marzec 2021 r. liderem rynku nowych autobusów w Polsce jest marka Mercedes-Benz (123), która zanotowała wyraźnie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-94 szt. / -43,3% r/r), co też przełożyło się na znaczny spadek udziału w rynku (-14,3 pkt proc.). Zdecydowanie najlepszą sytuacją dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 115 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 40% udział w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugi jest Solaris z wynikiem 46 rejestracji (-2 szt. / -4,2% r/r), co dało marce wzrost udziału w rynku o 2,8 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 (do 8t DMC) – wielkopolska firma ma pierwsze miejsce z wynikiem 46 szt. i udziałem 36,8 i wyprzedza w tym gabarytowym rankingu Scanię (18 szt. i 14,4% udziału).

Trzecią pozycję zajęło Iveco, które zarejestrowała 29 szt. autobusów (+11 szt. +61,1%) zajmując 9,4 procentowy udział w rynku, co przełożyło się na wzrost udziału w rynku (+4,9 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 relatywnie wysokiej sprzedaży pojazdów miejskich, których najwięcej produkowanych jest właśnie w naszym kraju.

W ciągu dwóch pierwszych miesięcy 2021 r. zanotowaliśmy sprzedaż 66 pojazdów „made in Poland”, co daje 31% udział w całym rynku. Dla porównania – w całym 2020 r. „krajowy” wskaźnik wyniósł 551 szt., co oznaczało 36,8% udziału. Z kolei w 2019 r. poziom autobusów wyprodukowanych i sprzedanych w naszym kraju wyniósł 844 szt., co przełożyło się na udział na poziomie 34%. W 2018 r. było to 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 wyniósł w 2020 r. 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 ■ Henschel Engineering Automotive ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Inchcape JLR Polska ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KFB Acoustics ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ LOTOS Oil ■ 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 ■ Robert Bosch ■ 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 ■