



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 czerwca 2021

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

W maju 2021 r. w naszym kraju zarejestrowano 132 fabrycznie nowe autobusy, co oznacza wzrost sprzedaży (+36,1%) w porównaniu z analogicznym miesiącem 2020 roku.

To wyczekiwany od początku roku kolejny „plus” (po kwietniu) w miesięcznych statystykach na polskim rynku autobusów i zapowiedź powolnej poprawy sytuacji. Kolejna ważna informacja, to mocne odbicie od kwietnia br. – o 54 szt. (+69,2% m/m)

Spadki liczby autobusowych rejestracji notowaliśmy niemal nieprzerwanie od drugiej połowy 2019 roku do końca pierwszego kwartału 2021r. W bieżącym roku po głębokim hamowaniu rynku w styczniu, kiedy strata sięgnęła -41,1% r/r, w lutym mieliśmy chwilową odwilż (i „tylko” -5,7% r/r), natomiast w marcu spadek ponownie był dwucyfrowy (-14,5% r/r). Z kolei kwiecień przyniósł polepszenie sytuacji i pierwszy w tym roku wzrost, i to dwucyfrowy – o 14 szt. (+21,9%). Maj był jeszcze lepszy i może być początkiem powrotu dobrej koniunktury na autobusowy rynek (+35 szt. / +36,1% r/r). Jednak przypomnijmy, że kwiecień, maj oraz sierpień przyniosły trzy najniższe rezultaty w ubiegłym roku (odpowiednio 64, 97 i 68 sztuk). Baza do obecnego porównania w związku z tym jest niska.

Tym samym w okresie styczeń-maj zarejestrowano łącznie 518 autobusów, czyli już tylko o -7,2% r/r mniej niż w analogicznym okresie rok wcześniej (po kwietniu ta różnica wynosiła jeszcze -16,3% r/r, a po marcu: -22,4% r/r). Mimo jeszcze słabych wyników w pierwszych pięciu miesiącach br. mamy nadzieję, że w tym roku powtórzymy zeszłoroczny rezultat, kiedy zarejestrowano 1495 szt. i odnotowano 40% stratę. Podobny poziom rejestracji osiągnięto poprzednio w 2014 roku (1473 szt.) Tak słabe obecne wyniki w porównaniu z 2019 rokiem to efekt 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 - maj, 2021 rok według segmentów

Segment		Nadwozie	1-5.2021		1-5.2020		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	2	0,8%	5	1,91%	-60,0%
	BUS>3,5T		254	99,2%	257	98,1%	-1,2%
DMC<8T	OGÓŁEM		256	100,0%	262	100,0%	-2,3%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	203	77,5%	237	80,1%	-14,3%
		MIĘDZYMIASTOWY	5	1,9%	15	5,1%	-66,7%
		SZKOLNY	1	0,4%			
		TURYSTYCZNY	53	20,2%	44	14,9%	20,5%
	INNY						
DMC>=8T	OGÓŁEM		262	100,0%	296	100,0%	-11,5%
OGÓŁEM*			518	100%	558	100%	-7,2%

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

*zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producenta

Autobusowy maj

W maju br. zarejestrowano 132 nowe autobusy, czyli w zestawieniu z sytuacją sprzed roku mamy wzrost o 35 szt. (+36,1% r/r) i zdecydowanie lepsze wyniki niż w kwietniu (+14 szt. (+21,9% r/r) czy w marcu (-17 szt. / -14,5% r/r) i lutym (-7 szt. / -5,7% r/r). Natomiast jesteśmy daleko od „hurraoptymizmu” – po pierwsze



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 czerwca 2021

porównujemy te wyniki z „pandemicznym” majem 2020 r., kiedy obowiązywały restrykcyjne obostrzenia, a po drugie – majowy rezultat nie przekroczył średniego poziomu sprzedaży w bieżącym roku. Po trzecie – wzrost zawdzięczamy kategorii najmniejszych autobusów dostępnych na rynku, o stosunkowo mniejszej wartości niż pozostałe segmenty.

W podziale funkcjonalnym w maju zarejestrowano następujące rodzaje autobusów:

36 MINI-busów (+15 szt. / +71,4% r/r) – podczas gdy w kwietniu mieliśmy wynik: 26 MINI-busów (+25 szt. / +208,3 r/r);

72 autobusy miejskie (+7 szt. / +10,8% r/r) – podczas gdy w kwietniu mieliśmy wynik 34 autobusów miejskich (-13 szt. / -27,7% r/r)

2 autobusy międzymiastowe (+1 szt. / +100% r/r), a w kwietniu mieliśmy 1 autobus międzymiastowy (+1 szt. / +100% r/r)

22 autobusy turystyczne (+11 szt. / +100% r/r) – podczas gdy w kwietniu mieliśmy wynik 6 autobusów turystycznych (+1 szt. / +20% r/r)

0 autobusów szkolnych

Podsumowując – w maju autobusy „wykręciły” dobry wynik (szczególnie w kategorii MINI i turystycznej), co daje spore nadzieje na powrót do dobrej kondycji, natomiast w tych kategoriach sytuacja w znaczący sposób zależy od makro ekonomicznych wskaźników i zniesienia wszystkich obostrzeń. Na razie pod tym względem jest coraz lepiej, a 26 czerwca znikną ostatnie limity pasażerskie z transportu publicznego. Oby tak dalej. Warto podkreślić pierwszy mocny plus autokarów, które najmocniej ucierpiały podczas pandemii.

Od początku roku

W okresie styczeń-maj 2021 r. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 518 nowych autobusów, czyli o 40 szt. / -7,2% mniej niż przed rokiem. Warto podkreślić, że jest to łagodniejszy spadek niż po kwietniu (-75 szt. / -16,3%), jak i po I kwartale br. (-89 szt. / -22,4%) i całym ubiegłym roku, który zamknęliśmy 40% stratą. W ciągu pięciu pierwszych miesięcy br. sytuacja w poszczególnych segmentach w naszym kraju wyglądała następująco:

W kategorii MINI odnotowaliśmy 256 rejestracji (-6 szt. / -2,3% r/r), co oznacza, że spadek zmniejszył się w porównaniu z sytuacją, jaką mieliśmy miesiąc wcześniej o 6,4 punktu proc. Na złagodzenie spadku w segmencie autobusów MINI miał wpływ dodatni rezultat z maja (+15 szt. / +71,4% r/r). W dwóch pierwszych miesiącach mieliśmy tutaj głębokie spadki - w styczniu (-27 szt. / -31,4% r/r) i w lutym (-22 szt. / -23,6% r/r), natomiast w marcu już mogliśmy obserwować pierwsze optymistyczne zmiany (+3 szt. / +6% r/r), które dodatkowo wzmocnił rezultat z kwietnia (+25 szt. / +208,3 r/r). Jednak ostatnie wzrosty odnosiły się do niskiej bazy z 2020 roku. Dla porównania - w całym 2020 r. sprzedano w Polsce 670 minibusów, co dało roczną średnią na poziomie 55 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi 51 egzemplarzy, czyli cały czas jesteśmy poniżej zeszłorocznej średniej, jak i wyniku z 2019 r. z poziomem 89 szt./ miesiąc.

Autobusy miejskie, to po pięciu miesiącach 203 rejestracje (-34 szt. / -14,3% r/r), co oznacza znaczące polepszenie sytuacji w porównaniu z sytuacją z końca poprzedniego miesiąca (-41 szt. / -23,8% r/r) i zmniejszenie spadku aż o 9,5 pkt. procentowego. Na taki obraz sytuacji nałożyły się słabe wyniki ze stycznia (-16 szt. / -32,7% r/r), lutego (-1 szt. / -5% r/r), marca (-13 szt. / -22,4% r/r) i kwietnia (-13 szt. / -27,7% r/r). Dopiero w maju mieliśmy pierwsze odbicie na plus (+7 szt. / +10,8% r/r). Dla porównania - w całym 2020 r. zanotowano w Polsce 702 miejskie autobusy, co przełożyło się na roczną średnią na poziomie 58 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi niespełna 41 szt. / m-c, czyli ten segment cały czas jest mocno pod zeszłoroczną kreską, nie mówiąc już o miesięcznej średniej z 2019 r. (86 szt.)..

Autobusy międzymiastowe i ... pięć rejestracji od początku roku (-10 szt. / -66,7% r/r). W 2020 r. ten segment także nie „błyszczał” i na koniec roku mieliśmy w tej kategorii zaledwie 28 sztuk. To oznacza, że



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 czerwca 2021

ubiegłoroczna średnia wyniosła 2 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi dokładnie tyle samo. Czyli beznadziejna sytuacja w tym segmencie pozostaje bez zmian.

Autobusy turystyczne to razem 53 rejestracje (+9 szt. / +20,5% r/r), co pokazuje pierwsze od roku wyraźne oznaki poprawy sytuacji w tym segmencie i jednocześnie jest to jedyna kategoria „na plusie” od początku roku. Autokary wracają do gry! W porównaniu z sytuacją z końca poprzedniego miesiąca (-2 szt. / -6,1% r/r), mamy poprawę o 26,6pkt. procentowych! Na taki obraz segmentu złożyły się wyniki ze stycznia (-10 szt. / -90,9%), lutego (+17 szt. / +243% r/r), marca (-10 szt. / -100% r/r), kwietnia (+1 szt. / +20% r/r), a przede wszystkim z maja (+11 szt. / +100% r/r). Rok 2020 autokary zakończyły z ogromną stratą - zanotowaliśmy łącznie 94 rejestracje (-244 szt. / -72,2% r/r) i średnią na poziomie 7,8 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi już 10,6 szt. / m-c. Przypomnijmy, że w 2019r średnia miesięczna przekroczyła nieznacznie 28 sztuk. Jesteśmy na dobrej drodze!

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 pogrzył autobusowy rynek w totalnej zapaści, która najmocniej dotknęła segment autokarów, gdzie odnotowaliśmy najniższy poziom w historii tej kategorii. Przy aktualnej atmosferze niepewności, na ten rok prognozujemy 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.

Miejska siła

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 203 pojazdy, z czego najwięcej rejestracji odnotowano w Krakowie.

Na liście rankingowej liderem jest Solaris z wynikiem 93 szt. autobusów miejskich, co dało mu ponad 45% udział w tym segmencie. Najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim w okresie styczeń-maj 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 od 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 (203) aż 146



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 czerwca 2021

miało alternatywny napęd, co daje rekordowy udział na poziomie 71,9%! Dodatkowo odnotowaliśmy jeden ebus w segmencie minibusów i jeden elektryczny autobus szkolny.

Dla porównania - w całym 2020 r. udział zielonych pojazdów wyniósł 56% (plus dwa elektryczne minibusy), a 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.

Teraz też mamy dwa elektryki w innych segmentach (po 1 szt. w minibusach i szkolnym) a w miejskim po 5. miesiącach br. napędowa struktura wygląda następująco:

92 szt. z napędem elektrycznym;

57 szt. z klasycznym napędem diesla,

50 szt. z napędem gazowym (CNG/LNG);

4 szt. z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym)

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 POIiŚ – obejmujący zakup e-busów pod kątem konkretnych linii – objął swym zasięgiem 13 miast, w tym m.in. Kraków, który w ten sposób zakupił w tym roku 50 elektrobusów typu MEGA. To drugi – po stolicy – największy jednorazowy kontrakt na elektrobusy w Polsce, a jego realizacja właśnie się zakończyła, co pokazują najnowsze dane.

Natomiast w przyszłości większy udział w elektrycznych zakupach mają mieć trzy programy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w tym „Gepard” dla miast, „Kangur” pod kątem zakupu autobusów szkolnych dla gmin i najważniejsze „Zielony Transport Publiczny”, który będzie czerpał finansowanie z KPO. W jego I edycji swoje wnioski zgłosiły 33 miasta o dofinansowanie zakupu łącznie 302 ebusów, 7 trolejbusów i 122 pojazdów wodorowych. Te ostatnie konstrukcje chce kupić GZM, 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.

MINI sprzedaż

W okresie styczeń-maj 2021 liczba rejestracji minibusów osiągnęła poziom 256 szt., czyli pod względem liczby sprzedawanych pojazdów jest to aktualnie najważniejszy segment w Polsce. Pamiętajmy, że nasz kraj jest prawdziwym zagłębiem MINI producentów i jesteśmy jednym z nielicznych państw, gdzie w tej kategorii



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 czerwca 2021

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 169 minibusów i ma aż 66% udziału w tym segmencie. Mimo wyraźnego spadku sprzedaży, Mercedes niezagrożenie przewodzi w tej kategorii, co równolegle zapewniło niemieckiej marce także tytuł lidera w całym autobusowym rynku. Na ten wynik zapracowały także polskie firmy, które najczęściej zabudowują pojazdy klasy MINI na bazie furgonów Mercedes-Benz Sprinter. Wśród nich pierwszy jest Mercus, który zarejestrował łącznie już 123 minibusy. W 2021 r. najwięcej tego typu autobusów zarejestrowano na Mazowszu – głównie w powiecie grodziskim (82) i pruszkowskim (16) oraz na Pomorzu – w powiecie wejherowskim (20).

Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus (123).

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. Na szczęście powoli widać już koniec pandemicznych ograniczeń (od 15 zliberalizowano limity pasażerskie w autokarach) i jest duża szansa, że jeszcze przed wakacjami będzie można swobodnie podróżować po Europie. Patrząc na turystyczne wyniki w okresie styczeń-maj, kiedy w Polsce odnotowano sprzedaż 53 nowych autokarów, widać powrót na pierwsze miejsce dotychczasowego lidera – markę Mercedes-Benz, która zaczyna ponownie rozkręcać sprzedaż. Na razie ma prawie 40% udział w tym segmencie. Niecałe 34% ma Scania, która zarejestrowała 18 autokarów Touring i zajmuje mocne drugie miejsce.

Międzymiastowe oczekiwanie

W ciągu pięciu pierwszych miesięcy br. w Polsce zarejestrowano tylko pięć autobusów międzymiastowych. 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 bardzo liberalnie traktują segment drogowego transportu publicznego. W efekcie przewoźnicy 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 zbiorowym w końcu wejdzie w życie i zmieni dotychczasową rzeczywistość.

Aktualnie międzymiastowy segment zasilają głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych oraz nieliczne 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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 czerwca 2021

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 są firmy zajmujące się sprzedażą używanych autobusów, które doraźnie uzupełnią tabor operatorów wybranych przez powiaty czy gminy. Dla porównania – w okresie styczeń-maj br. do Polski sprowadzono 280 używanych autobusów międzymiastowych. 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 - maj, 2021 rok

sztuki

Pozycja	Marka	1-5.2021		1-5.2020		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	197	38,0%	288	51,6%	-31,6%
2	SOLARIS	93	18,0%	91	16,3%	2,2%
3	AUTOSAN	51	9,8%	50	9,0%	2,0%
4	IVECO	35	6,8%	21	3,8%	66,7%
5	FORD	29	5,6%	31	5,6%	-6,5%
6	SCANIA	27	5,2%	1	0,2%	2600,0%
	inni	86	16,6%	76	13,6%	13,2%
	OGÓLEM**	518	100%	558	100%	-7,2%

*/ 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

Lista rankingowa marek

W okresie pięciu pierwszych miesięcy 2021 r. liderem rynku nowych autobusów w Polsce jest marka Mercedes-Benz (197), która zanotowała wyraźnie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-91 szt. / -31,6% r/r), co też przełożyło się na znaczny spadek udziału w rynku (-13,6 pkt proc.) Natomiast są to wyniki nieznacznie lepsze niż uzyskane miesiąc wcześniej. W porównaniu do sytuacji po kwietniu (-92 szt. / -36,1% r/r). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 169 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 38% udział w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugi jest Solaris z wynikiem 93 rejestracji (+2 szt. / +2,2% r/r), co dało marce wzrost udziału w rynku o 1,7 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 8 t DMC) – firma ma pierwsze miejsce z wynikiem 93 szt. i udziałem 35,5%. W tym gabarytowym rankingu wyprzedza Autosan (51 szt. i 19,5% udziału) oraz Mercedes-Benz (28 szt. i 10,7% udziału).

Trzecią pozycję na polskim rynku zajął Autosan, który awansował w rankingu dzięki dostawom miejskich autobusów – przede wszystkim dla Rzeszowa. Sanocka firma ma 51 rejestracji (+1 szt. / +2,0% r/r) zajmując 9,8-procentowy udział, co przełożyło się na jej wzrost udziału w rynku o 0,9 pkt proc.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 22 czerwca 2021

Polska produkcja

Na koniec warto zauważyć, że w tym roku udział autobusów, które powstały w krajowych fabrykach i zostały w Polsce zarejestrowane jest aktualnie na coraz wyższym poziomie. Wynika to z rosnącej sprzedaży pojazdów miejskich, których najwięcej produkowanych jest właśnie w naszym kraju, a także większego udziału minibusów MAN i Volkswagen produkowanych we Wrześni. W ciągu pięciu pierwszych miesięcy 2021 r. zanotowaliśmy sprzedaż 191 pojazdów „made in Poland”, co daje 36% 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, BusFactory, 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 ■