



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 23 lipca 2021

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

W czerwcu 2021 r. w naszym kraju zarejestrowano 153 fabrycznie nowe autobusy, co oznacza wzrost sprzedaży (+10,1%) w porównaniu z analogicznym miesiącem 2020 roku.

Z kolei od stycznia do czerwca wyjechało na drogi łącznie 671 autobusów, czyli już tylko o -3,7% r/r mniej niż w analogicznym okresie rok wcześniej (po maju ta różnica wynosiła jeszcze -7,2%, po kwietniu -16,3% r/r, a po marcu: -22,4% r/r. Także rynkową poprawę widać bardzo wyraźnie. I to cieszy.

Autobusowy czerwiec

Czerwiec przyniósł autobusom kolejny „plus” (po kwietniu i maju) i zapowiedź powolnej, ale stabilnej poprawy sytuacji. Przypomnijmy, że spadki liczby autobusowych rejestracji notowaliśmy niemal nieprzerwanie od II połowy 2019 roku do końca I 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 pierwsze w tym roku „odbicie”, i to dwucyfrowe – o 14 szt. (+21,9%). Maj był jeszcze lepszy i oznaczał początek powrotu dobrej koniunktury na autobusowy rynek (+35 szt. / +36,1% r/r). Czerwiec to kontynuacja tego pozytywnego trendu (+14 szt. / +10,1% r/r). Przeciętnie w czerwcu w poprzednich pięciu latach 2016 -2020 rejestrowano prawie 232 nowe autobusy teraz mimo, że poziom jest wyższy niż w czerwcu ub.r. ale ciągle poziom nie jest relatywnie wysoki i porównywalny z czerwcem 2016 roku kiedy zarejestrowano w analogicznym miesiącu 158 szt.

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

Segment		Nadwozie	1-6.2021		1-6.2020		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	3	1,0%	5	1,68%	-40,0%
	BUS>3,5T		303	99,0%	293	98,3%	3,4%
DMC<8T	OGÓŁEM		306	100,0% 45,6%	298	100,0% 42,8%	2,7%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	290	79,5%	330	82,7%	-12,1%
		MIĘDZYMIASTOWY	5	1,4%	15	3,8%	-66,7%
		SZKOLNY	1	0,3%			
		TURYSTYCZNY	69	18,9%	54	13,5%	27,8%
	INNY						
DMC>=8T	OGÓŁEM		365	100,0% 54,4%	399	100,0% 57,2%	-8,5%
	OGÓŁEM*		671	100%	697	100%	-3,7%

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

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

Ciągle warto mieć na uwadze, że porównujemy się do bardzo słabego, pandemicznego okresu na autobusowym rynku. W ubiegłym roku kwiecień, maj oraz sierpień przyniosły trzy najniższe rezultaty (odpowiednio 64, 97 i 68 sztuk), a czerwiec też nie należał do rekordowych. W obecnej sytuacji jednak każdy



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 23 lipca 2021

„plus” cieszy podwójnie. Natomiast jesteśmy daleko od „hurraoptymizmu”. Po pierwsze porównujemy te wyniki z „pandemicznym” czerwcem 2020 r.; a po drugie – wzrost zawdzięczamy kategorii najmniejszych autobusów dostępnych na rynku, o stosunkowo mniejszej wartości niż pozostałe segmenty.

W podziale funkcjonalnym w czerwcu zarejestrowano następujące rodzaje autobusów:

50 szt. MINI-busów (+14 szt. / +38,9% r/r) – podczas gdy w maju mieliśmy wynik: 36 MINI-busów (+15 szt. / +71,4% r/r);

87 szt. autobusów miejskich (-6 szt. / -6,5% r/r) – podczas gdy w maju mieliśmy wynik 72 autobusy miejskie (+7 szt. / +10,8% r/r);

0 autobusów międzymiastowych, a w maju mieliśmy 1 autobus międzymiastowy (+1 szt. / +100% r/r);

16 szt. autobusów turystycznych (+6 szt. / +60% r/r) – podczas gdy w maju mieliśmy wynik 22 autobusów turystycznych (+11 szt. / +100% r/r)

0 autobusów szkolnych

Podsumowując – w czerwcu 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 zniknęły ostatnie limity pasażerskie z transportu publicznego. Oby tak dalej. Warto podkreślić kolejny mocny plus autokarów, które najmocniej ucierpiały podczas pandemii.

Od początku roku

W I połowie 2021 r. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 671 nowych autobusów, czyli o 26 szt. / -3,7% mniej niż przed rokiem. Warto podkreślić, że jest to łagodniejszy spadek niż po maju (-40 szt. / -7,2%) i po kwietniu (-75 szt. / -16,3%), a także po całym ubiegłym roku, który zamknęliśmy 40% stratą.

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

W kategorii MINI odnotowaliśmy 306 rejestracji (+8szt. / +2,7% r/r) i w skumulowanym wyniku jest to pierwszy „plus” w tym roku.. Na tak dobry wynik w segmencie autobusów MINI miał wpływ dodatnie rezultaty z czerwca (+14 szt. / +38,9% r/r) i maja (+15 szt. / +71,4% r/r). Natomiast jeszcze na początku roku 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). 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 zamknęły I połowę br. wynikiem 290 rejestracji (-40 szt. / -12,1% r/r), co oznacza znaczące polepszenie sytuacji w porównaniu z sytuacją po poprzednim miesiącu (-34szt. / -14,3% r/r) i po kwietniu (-41 szt. / -23,8% r/r). Aktualnie spadek zmniejszył się o 2,2 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 (-11 szt. / -19,6% r/r) i kwietnia (-13 szt. / -27,7% r/r). Dopiero w maju mieliśmy pierwsze mocniejsze odbicie rynku (+7 szt. / +10,8% r/r). W czerwcu ponownie przyszedł spadek, ale już zdecydowanie łagodniejszy (-6 szt. / -6,5% r/r). Dla porównania - w całym 2020 r. zanotowano w Polsce 702 miejskie autobusy, co przełożyło się



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 23 lipca 2021

na roczną średnią na poziomie 58 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi niespełna 48,3 szt. / m-c, czyli ten segment cały czas jest mocno pod zeszłoroczną kreską, nie mówiąc już o miesięcznej średniej z 2019 r., kiedy miesięcznie rejestrowano średnio 86 autobusów.

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 ubiegłoroczna średnia wyniosła 2 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik nieznacznie mniej. Czyli beznadziejna sytuacja w tym segmencie pozostaje bez zmian.

Autobusy turystyczne cały czas rosną i po I połowie br. jest to już suma 69 rejestracji (+15 szt. / +27,8% r/r). Już w maju mieliśmy tutaj pierwsze, wyraźne oznaki poprawy sytuacji w tym segmencie i czerwiec je dodatkowo wzmocnił. warto podkreślić, że autokary jako pierwsze zaliczyły w tym roku „plus” i to pokazuje, że ta kategoria wraca do gry! W porównaniu z sytuacją z końca poprzedniego miesiąca (+9 szt. / +20,5% r/r), mamy poprawę o 7,3 pkt. 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) i czerwca (+6 szt. / +60% r/r). Przypomnijmy, że rok 2020 autokary zakończyły z ogromną stratą - zanotowaliśmy wówczas tylko 94 rejestracje (-244 szt. / -72,2% r/r) i średnią na poziomie 7,8 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi już 11,5 szt. / m-c i cały czas rośnie. Przypomnijmy, że w 2019 r. średnia miesięczna przekroczyła nieznacznie 28 sztuk.

Po podsumowaniu najnowszych wyników powstaje pytanie, czy rynek w ogóle powróci do poziomu z lat 2018-2019, kiedy polscy przewoźnicy kupowali 2,7 –2,5 tys. nowych autobusów rocznie? Pierwsze oznaki poprawy już widać, 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.

W tym roku - mimo jeszcze słabych wyników w pierwszych sześciu miesiący – powinniśmy powtórzyć zeszłoroczny rezultat, kiedy zarejestrowano 1495 szt. i odnotowano 40% stratę. Podobny poziom rejestracji osiągnięto poprzednio w 2014 roku (1473 sz.) Tak słabe obecne wyniki w porównaniu z 2019 rokiem to oczywiście 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.

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 290 pojazdów, z czego najwięcej rejestracji odnotowano w Krakowie.

Na liście rankingowej liderem jest Solaris z wynikiem 155 szt. autobusów miejskich, co dało mu ponad 53% udział w tym segmencie. Najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim w okresie styczeń-maj był Solaris Urbino 18 electric.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 23 lipca 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 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 (290) aż 212 miało alternatywny napęd, co daje rekordowy udział na poziomie 73,1%! Dodatkowo odnotowaliśmy jeden ebus w segmencie minibusów i jeden elektryczny autobus szkolny. Po I połowie br. struktura napędowa miejskiego segmentu wygląda następująco:

110 szt. z napędem gazowym (CNG/LNG);
98 szt. z napędem elektrycznym;
78 szt. z klasycznym napędem diesla,
4 szt. z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym)

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.

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 23 lipca 2021

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 I połowie 2021 liczba rejestracji minibusów osiągnęła poziom 306 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 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, Automet, Balticbus, Bus-Center, Bus Factory, Businvest, Bus Perfect, CMS Auto, MMI, PC Invest, Polster, SprintCar i inne firmy. 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 212 minibusów i ma aż 69,3% 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 153 minibusy. W 2021 r. najwięcej tego typu autobusów zarejestrowano na Mazowszu – głównie w powiecie grodziskim (107) i pruszkowskim (17) oraz na Pomorzu – w powiecie wejherowskim (17).

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

Turystyczna odrodzenie

W efekcie pandemii COVID-19 turystyczna branża znalazła się w katastrofalnej sytuacji i to już pod koniec 2019 r., także tutaj kryzys trwa już półtora roku. Na szczęście powoli widać już koniec pandemicznych ograniczeń (od maja zliberalizowano limity pasażerskie w autokarach) i aktualna sytuacja pozwala w miarę swobodnie podróżować po Europie.

Patrząc na turystyczne wyniki za I połowę br., kiedy w Polsce odnotowano sprzedaż 69 nowych autokarów, widać powrót na pierwsze miejsce dotychczasowego lidera – markę Mercedes-Benz, która zaczyna ponownie rozkręcać swoją sprzedaż. Na razie ma 33% udział w tym segmencie. Drugie miejsce ma Scania, która zarejestrowała 18 autokarów Touring – najwięcej wśród turystycznych modeli.

Międzymiastowe oczekiwanie

W ciągu sześciu 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.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 23 lipca 2021

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 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 I połowie br. do Polski sprowadzono 367 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 - czerwiec, 2021 rok

Pozycja	Marka	sztuki				Zmiana % r/r
		1-6.2021		1-6.2020		
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	243	36,2%	314	45,1%	-22,6%
2	SOLARIS	155	23,1%	147	21,1%	5,4%
3	AUTOSAN	56	8,3%	50	7,2%	12,0%
4	IVECO	55	8,2%	26	3,7%	111,5%
5	FORD	34	5,1%	33	4,7%	3,0%
6	MAN	27	4,0%	55	7,9%	-50,9%
	SCANIA	27	4,0%	6	0,9%	350,0%
	inni	74	11,0%	66	9,5%	12,1%
	OGÓLEM**	671	100%	697	100%	-3,7%

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

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

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

Lista rankingowa marek

W I połowie 2021 r. liderem rynku nowych autobusów w Polsce jest marka Mercedes-Benz (243), która zanotowała wyraźnie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-71 szt. / -22,6% r/r), co też przełożyło się na znaczny spadek udziału w rynku (-8,8 pkt proc.) Natomiast są to wyniki nieznacznie lepsze niż uzyskane w ciągu pięciu miesięcy (-91 szt. / -31,6% r/r). Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 212 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 36,2% udział w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugi na polskim rynku nowych autobusów jest Solaris z wynikiem 155 rejestracji (+8 szt. / +5,4% r/r), co dało marce wzrost udziału w rynku o 2,0 pkt. proc. i oznacza lepszy rezultat niż po maju (+2 szt. / +2,2% r/r). 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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 23 lipca 2021

pierwsze miejsce z wynikiem 155 szt. i udziałem 46,0%. W tym gabarytowym rankingu wyprzedza Autosan (56 szt. i 16,7% udziału), Iveco (32 szt. 9,5% udziału) oraz Mercedes-Benz (31 szt. i 9,3% udziału).

Trzecią pozycję na polskim rynku zajął Autosan, który awansował w rankingu dzięki dostawom miejskich autobusów – przede wszystkim dla Rzeszowa. Sanocka firma ma 56 rejestracji (+6 szt. / +12% r/r) zajmując 8,3-procentowy udział, co przełożyło się na jej wzrost udziału w rynku o 1,2 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 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 I połowie 2021 r. zanotowaliśmy sprzedaż 258 pojazdów „made in Poland”, co daje 39% 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 ■