



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 października 2021

Pierwsze rejestracje nowych autobusów

STYCZEŃ - WRZESIEŃ 2021 roku

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

We wrześniu 2021 r. w naszym kraju zarejestrowano 99 fabrycznie nowych autobusów, czyli 11 szt. mniej niż przed rokiem (-1% r/r) i o 65 szt. mniej niż analogicznym miesiącu 2019 r. (-40% r/r). Choć dynamika w ostatnich miesiącach na rynku była wysoka, przypomnijmy jednak, że baza odniesienia sprzed roku była wyjątkowo niska, co potwierdzają rezultaty sprzed dwóch lat. We wrześniu w górę sprzedaż ciągnęły autobusy miejskie, a w dół pojazdy MINI, turystyczne i międzymiastowe pozostały w wymiarze śladowym podobnie jak to było przed rokiem. W efekcie mamy wrześniowy niewielki „minus”, natomiast cieszy coraz lepsza kondycja autobusów miejskich – naszego drugiego strategicznego filaru sprzedaży.

W ciągu III kwartałów 2021 r. na polskie drogi wyjechało łącznie 1062 fabrycznie nowe autobusy, czyli o 2,4% r/r więcej niż przed rokiem. Tym samym we wrześniu rynek przekroczył poziom 1000 szt. i ponownie (podobnie jak było po sierpniu) mamy wyższy wynik niż przed rokiem. To odbicie się od dna.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce

styczeń - wrzesień, 2021 rok

według segmentów

Segment		Nadwozie	1-9.2021		1-9.2020		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	6	1,3%	9	1,91%	-33,3%
	BUS>3,5T		467	98,7%	463	98,1%	0,9%
DMC<8T	OGÓŁEM		473	100,0%	472	100,0%	0,2%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	445	75,6%	462	81,8%	-3,7%
		MIĘDZYMIASTOWY	10	1,7%	26	4,6%	-61,5%
		SZKOLNY	1	0,2%			
		TURYSTYCZNY	131	22,2%	77	13,6%	70,1%
		INNY	2	0,3%			
DMC>=8T	OGÓŁEM		589	100,0%	565	100,0%	4,2%
				55,5%		54,5%	
OGÓŁEM*			1062	100%	1037	100%	2,4%

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

*zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producenta

Przypomnijmy, że spadki liczby autobusowych rejestracji notowaliśmy niemal nieprzerwanie od II połowy 2019 roku do końca I kwartału 2021 r. 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 (+33 szt. / +34,0% r/r). Czerwiec to kontynuacja pozytywnego trendu (+12 szt. / +8,6% r/r), którą zamknął lipiec z wynikiem -9 szt. / -5,6% r/r. W sierpniu mieliśmy powrót wzrostu (+75 szt. / +110,3% r/r), który znowu wyhamował wrzesień (-11 szt. / -10% r/r).

To oznacza, że podczas wakacji na rynek powróciła koniunktura i jest duża szansa, że taka tendencja utrzyma się do końca roku. Może nawet wyprzedzimy zeszłoroczny wynik...



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 października 2021

Autobusowy wrzesień

Wrzesień przyniósł autobusowemu rynkowi nieznaczny spadek, co pokazuje, jak zróżnicowana jest koniunktura na polskim rynku w tym roku – w czerwcu mieliśmy mocny wzrost, w lipcu spadek, w sierpniu znowu wzrost, a we wrześniu znowu spadek. Czy takie naprzemienne zmiany r/r nowych rejestracji będą występować do końca roku? Być może, ale przypomnijmy, że często w październiku następuje sezonowa, jesienna zwyżka rejestracji raz słabsza a raz silniejsza w zależności od konkretnego roku. Podobnie w ub. roku, w którym po względnie dobrym październiku ((147 szt.) dodatkowo szczyt rejestracji drugiej połowy roku wypadł w listopadzie ((168 szt.). Czy teraz uda się przebić te rezultaty zobaczymy. Jak na razie na szczęście ostatnie spadki (poza styczniem) nie są zbyt głębokie i skumulowany wynik od dwóch miesięcy jest na „plusie”.

Natomiast cały czas mamy do czynienia ze sprzedażą dwóch prędkości – autobusy miejskie ciągną sprzedaż w górę, a autobusy turystyczne – w dół. Wrześniowe dane w szczegółach wyglądają następująco:

44 szt. MINI-busów (-35 szt. / -44,3% r/r) – podczas gdy w sierpniu mieliśmy tutaj zdecydowanie wyższy wynik: 76 szt. MINI-busów (+24 szt. / +46,2% r/r);

52 szt. autobusów miejskich (+26 szt. / +100% r/r) – to kontynuacja hossy z sierpnia, kiedy mieliśmy wynik 63 rejestracji (+52 szt. / +472,7% r/r)

2 szt. autobusów międzymiastowych (-1 szt. w porównaniu z wrześniem 2019), co oznacza jakby ożywienie w tym segmencie: w sierpniu mieliśmy 1 rejestrację, a w lipcu mieliśmy dwie.

1 autobus turystyczny (-1 szt. / -50% r/r). To już drugi miesiąc z pojedynczymi rejestracjami, podczas gdy w lipcu mieliśmy 58 szt. autobusów turystycznych (+42 szt. / +162,5% r/r).

Podsumowując – tegoroczne wyniki z ostatnich trzech miesięcy pokazują, jak błyskawicznie zmienia się teraz rynek. W lipcu to autobusy turystyczne „wykręciły” świetny wynik, odrobiły pandemiczne straty i po raz pierwszy zajęły pierwsze miejsce na rynku. W sierpniu autokary się wycofały, a ich rolę przejęły autobusy miejskie i minibusy, które zjednoczone w rosnącej sprzedaży przeprowadziły całą sprzedaż tegoroczną na „plus”. We wrześniu zabrakło MINI wsparcia i kołem napędowym zostały tylko autobusy miejskie. To za mało, aby uzyskać miesięczny wzrost

Od początku roku

Po III kwartałach br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 1062 nowych autobusów, czyli o +25 szt. / +2,4% więcej niż przed rokiem. To oznacza, że mamy drugi w tym roku skumulowany „plus”, choć po sierpniu był on bardziej wyrazisty (+36 szt. / +3,9%). Pamiętajmy, że cały ubiegły rok zamknęliśmy 40% stratą, co oznacza, że cały czas porównujemy się z kryzysowym okresem na naszym rynku. Pozytywne wyniki cieszą, natomiast ich dynamika wskazuje, że powrót do normalności zabierze nam sporo czasu.

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

W kategorii MINI odnotowaliśmy 473 rejestracje (+1 szt. / +0,2% r/r). To niższy rezultat niż po sierpniu (+36 szt. / +9,2% r/r), a na taki poziom zapracowały wzrosty i dodatnie rezultaty z sierpnia (+24 szt. / +46,1% r/r), lipca (+8 szt. / +18,6% r/r), a także z poprzednich miesięcy: czerwca (+12 szt. / +33,3% r/r) i maja (+13 szt. / +61,9% r/r). Natomiast warto przypomnieć, że 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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 października 2021

poziomie 56 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi zaledwie 53 egzemplarze, czyli jesteśmy ciągle poniżej zeszłorocznej średniej i cały czas mocno poniżej wyniku z 2019 r., kiedy w MINI odnotowano poziom 89 szt./miesiąc.

Autobusy miejskie zamknęły III kwartały wynikiem 444 rejestracji (-20 szt. / -4,3% r/r), co oznacza zdecydowanie lepszy rezultat w porównaniu z sytuacją po sierpniu (-43 szt. / -9,9% r/r). Miejski rynek sukcesywnie goni zeszłoroczny wynik. Po czerwcu było to: -40 szt. / -12,1% r/r; po maju -34 szt. / -14,3% r/r), a po kwietniu (-41 szt. / -23,8% r/r). Natomiast sam początek roku był bardzo trudny. 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). 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 49 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 89 autobusów.

Autobusy międzymiastowe i ... 10 rejestracji od początku roku (-16 szt. / -61,5% 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, a teraz ten wskaźnik oscyluje na poziomie jednego pojazdu na miesiąc. Czyli beznadziejna sytuacja w tym segmencie pozostaje bez zmian.

Autobusy turystyczne po lipcowym wzroście potem stanęły w miejscu, ale ta fala pozwoliła wypracować znaczącą przewagę nad zeszłorocznymi wynikami. Po 9 miesiącach br. jest to już suma 131 rejestracji (+54 szt. / +74% r/r). Sygnał do wzmożonych autokarowych inwestycji miał miejsce w maju (+11 szt. / +100% r/r) i wówczas odnotowaliśmy pierwsze, wyraźne oznaki poprawy sytuacji w tym segmencie. Tę tendencję wzmocnił czerwiec (+6 szt. / +60% r/r), a w lipcu (+42 szt. / +262,5% r/r) mieliśmy szczyt turystycznych rejestracji. Sierpień i wrzesień to można powiedzieć posezonowa korekta sprzedaży. Warto podkreślić, że autokary jako pierwsze zaliczyły w tym roku „plus” i to pokazuje, że ta kategoria może szybko wrócić do gry, o ile sytuacja sanitarna się ustabilizuje i nie będzie żadnych pasażerskich limitów. Podczas tegorocznych pandemicznych miesięcy sprzedaż w tym segmencie była bardzo słaba i ilościowo podobna, jak w zeszłym roku: w styczniu (-10 szt. / -90,9%), w lutym (+17 szt. / +243% r/r), w marcu (-10 szt. / -100% r/r) i w kwietniu (+1 szt. / +20% r/r). Po przyhamowaniu pandemii od maja do lipca rezultaty były wyższe niż w ub.r. odpowiednio o 11 szt., 6 szt. i 42 szt.

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 ponad prawie 15 szt. / m-c. 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 – na podstawie wyników z III kwartału br. – wydaje się, że powinniśmy powtórzyć 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 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.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 października 2021

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.

Po trzech kwartałach br. skumulowany wynik dla tej kategorii wynosi 445 pojazdów, z czego najwięcej rejestracji odnotowano w Warszawie. Na liście rankingowej w tym segmencie liderem jest Solaris z wynikiem 263 szt. autobusów miejskich, co dało mu prawie 60% udział w tym segmencie. Najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim w okresie styczeń-wrzesień był Solaris Urbino 12 electric (82).

Zielone miasta

Przy okazji analizy danych Centralnej Ewidencji Pojazdów 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 (445) aż 311 miało alternatywny napęd, co daje udział na wysokim poziomie 70%! Dodatkowo odnotowaliśmy dwa ebusy w segmencie minibusów i jeden elektryczny autobus szkolny.

Po III kwartałach br. struktura napędowa miejskiego segmentu wygląda następująco:

- 184 szt. z napędem elektrycznym;
- 131 szt. z klasycznym napędem diesla,
- 120 szt. z napędem gazowym (CNG/LNG);
- 7 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.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 października 2021

Pod kątem miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy, to na początku 2021 r. na pierwszym miejscu mamy Warszawę, 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 2019 r.), 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 POLiŚ – 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 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 ciągu 9 miesięcy 2021 liczba rejestracji minibusów osiągnęła poziom 473 szt. (+1 szt. / +0,2% r/r), 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, Bus-Center, Carpol, Auto-Cuby, Eurobus, Warmiaki, Businvest, CMS Auto, Automet, Bus Factory, Bus Perfect, PC Invest, Polster, SprintCar, Balticbus, MMI, 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 343 minibusów i ma aż 71,9% 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 na podwoziach różnych marek już 245 minibusów. W 2021 r. najwięcej tego minibusów zarejestrowano na Mazowszu – głównie w powiecie grodziskim (173) i pruszkowskim (28) oraz na Pomorzu – w powiecie wejherowskim (33).



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 października 2021

Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus (217).

Turystyczne 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.

Po trzech kwartałach br. odnotowaliśmy sprzedaż 131 nowych autokarów, co daje nadzieję, że na szybki powrót do odpowiedniej kondycji po pandemicznej zapaści, natomiast dalszy rozwój sytuacji zależy od warunków sanitarnych. W II połowie roku widać też powrót dotychczasowego układu na turystycznej liście rankingowej, na której początek wróciła marka Mercedes-Benz i to z dotychczasowym udziałem w tym segmencie na poziomie 42%.

Najczęściej kupowanym autokarem w tym roku jest ponownie Mercedes-Benz Tourismo (23

Międzymiastowe oczekiwanie

W ciągu 9 miesięcy br. w Polsce zarejestrowano tylko 10 szt. autobusów międzymiastowych (-16 szt. / -61,5% r/r). 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 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-wrzesień br. do Polski sprowadzono 844 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.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 października 2021

Pierwsze rejestracje **NOWYCH** autobusów w Polsce styczeń - wrzesień, 2021 rok

Pozycja	Marka	1-9.2021		1-9.2020		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	420	39,5%	442	42,6%	-5,0%
2	SOLARIS	263	24,8%	251	24,2%	4,8%
3	IVECO	83	7,8%	48	4,6%	72,9%
4	MAN	61	5,7%	66	6,4%	-7,6%
5	AUTOSAN	56	5,3%	50	4,8%	12,0%
6	FORD	45	4,2%	70	6,8%	-35,7%
	inni	134	12,6%	110	10,6%	21,8%
	OGÓŁEM**	1062	100%	1037	100%	2,4%

*/ 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

Lista rankingowa marek

Po trzech kwartałach 2021 r. liderem rynku nowych autobusów w Polsce jest marka Mercedes-Benz (420), która zanotowała nieznacznie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-22 szt. / -5,0% r/r), co też przełożyło się na spadek udziału w rynku (-3,1 pkt proc.) Wrzesień zatrzymał postępującą poprawę tych wyników – miesiąc wcześniej spadek sprzedaży oscylował na poziomie (-4 szt. / -1,0% r/r), a spadek udziałów wynosił 2,2 pkt proc. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 343 pojazdy z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment plus pozycja lidera w autobusach turystycznych) pozwoliły marce uzyskać 39,4% udział w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugi na polskim rynku nowych autobusów jest Solaris z wynikiem 263 rejestracji (+12 szt. / +4,8% r/r), co dało marce wzrost udziału w rynku o 0,6 pkt. proc. To zdecydowanie lepsze wyniki niż przed miesiącem, kiedy firma miała 216 rejestracji (-17 szt. / -7,3% r/r) i spadek udziału w rynku -2,7 pkt. proc. Dodajmy, że wielkopolski producent dostarcza na rynek tylko autobusy miejskie (w której to kategorii jest liderem) i tylko pojazdy o masie od 8t DMC. W tym ujęciu – czyli bez kategorii MINI (poniżej 8 t DMC) – wielkopolski producent ma pierwsze miejsce z wynikiem 263 szt. i udziałem 44,7%. W tym gabarytowym rankingu wyprzedza Mercedes-Benz (77 szt. i 13,1% udział) i Autosan (56 szt. i 9,5% udziału).

Trzecią pozycję na polskim rynku zajęło Iveco, które awansowało w rankingu dzięki dywersyfikacji dostaw w różnych kategoriach – od MINI poprzez pojazdy miejskie i międzymiastowe po turystyczne. Tak szeroka oferta przyniosła marce 83 rejestracje (+35 szt. / +72,9% r/r) i wzrost udziału w rynku o 3,1 pkt proc do poziomu 7,8%. To jeden z najlepszych okresów Iveco na polskim rynku.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 20 października 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 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. Po 9 miesiącach 2021 r. zanotowaliśmy sprzedaż 388 pojazdów „made in Poland”, co daje 36,3% 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 ■ 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 ■