



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 30 kwietnia 2019

### **Pierwsze rejestracje nowych autobusów STYCZEŃ - MARZEC 2019 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC)**

Marzec nie przyniósł spodziewanego odbicia i autobusowy rynek znalazł się w I kwartale br. na sporym minusie. Aby powtórzyć rekordowy wynik z 2018 roku, w kolejnych miesiącach sprzedaż musiałaby pójść mocno w górę.

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC). W marcu 2019 r. krajowi przewoźnicy zarejestrowali łącznie 186 nowych autobusów. To rezultat zdecydowanie niższy niż przed rokiem (-25 szt. / -11,8%), ale wyższy niż w lutym br. (+23 szt. / +14,1%). Powodem tych nienajlepszych wyników jest dużo słabsza kondycja segmentu autobusów turystycznych, które przestały napędzać ubiegłoroczny lider w tej kategorii - marka Mercedes-Benz oraz wicelider - marka Setra.

Mimo to cały czas wierzymy, że w tym roku autobusowy rynek jest w stanie osiągnąć podobny wynik, jak przed rokiem, kiedy odnotowaliśmy bardzo wysoki rezultat - 2706 szt. Powtórzenie tego rekordowego i niespotykanego dotąd w naszym kraju poziomu rejestracji byłoby dużym sukcesem i świetną wiadomością dla firm działających na tym rynku. Cały czas motorem tej pozytywnej dynamiki są unijne fundusze, które wspierają autobusowy rynek zarówno w ramach centralnego programu POiŚ, jak i regionalnych - RPO i POPW. Znakiem charakterystycznym dla ubiegłorocznej sytuacji na rynku był fakt, że po raz pierwszy od kilku lat segment miejski w końcu dogonił minibusy i ponownie stał się strategicznym segmentem dla polskiego rynku nowych autobusów. W tym roku naszym zdaniem będzie podobnie..

#### **Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - marzec 2019 rok według segmentów**

Segment		Nadwozie	1 - 3.2019		1 - 3.2018		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	5	2,1%	1	0,41%	400,0%
	BUS>3,5T		234	97,9%	241	99,6%	-2,9%
DMC<8T	OGÓŁEM		239	100,0%	242	100,0%	-1,2%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	250	83,9%	241	62,4%	3,7%
		MIĘDZYMIASTOWY	9	3,0%	19	4,9%	-52,6%
		SZKOLNY	39	13,1%	115	29,8%	-66,1%
		TURYSTYCZNY			11	2,8%	-100,0%
	OGÓŁEM		298	100,0%	386	100,0%	-22,8%
	OGÓŁEM*		<b>537</b>	<b>100%</b>	<b>628</b>	<b>100%</b>	<b>-14,5%</b>

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

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



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 30 kwietnia 2019

### **Autobusowy marzec**

Po grudniowym gwałtownym spadku liczby autobusowych rejestracji, styczeń przyniósł rynkowi uspokojenie i stabilizację. Z kolei luty i marzec to już całkowita zmiana nastrojów i „minusy” prawie we wszystkich kategoriach funkcjonalnych. To także niepokój o segment autobusów turystycznych, który jakby nie mógł „odtajać” na wiosnę.

W marcu polscy przewoźnicy zarejestrowali 186 nowych autobusów, czyli o 25 szt. mniej niż rok temu (-11,8%). Jest to poniżej zarówno miesięcznej średniej z 2018r., która wyniosła 225 pojazdów, jak i średniej z 2017 r., czyli 191 autobusów. To jeszcze nie daje wyraźnych powodów to niepokoju, ale można traktować jako pierwszy sygnał ostrzegawczy. Autobusowy rynek rozwija się w miarę upływu roku, a apogeum sprzedaży przypada na II połowę roku. Teraz mamy czas zbierania kontraktów i układania produkcji, jednak dawniej nie było aż tak wyraźnych dysproporcji.

Najlepiej w marcu wypadła kategoria autobusów miejskich, która jako jedyna zanotowała dodatni bilans. Sprzedano 86 pojazdów z tej kategorii, czyli o 31 szt. więcej niż przed rokiem (+56,4%) w porównaniu z sytuacją sprzed roku. Od razu musimy skomentować ten skądinąd dobry wynik, który w rzeczywistości jednak został podniesiony przez tymczasowe rejestracje 25. autobusów MAN w celach wywozu za granicę. Pozostawiliśmy je jednak w statystykach w celu porównywalności z danymi wcześniejszymi. Zarówno dla bieżących danych, jak i wcześniejszych nie mieliśmy i nie mamy kompletnej informacji o ewentualnym potencjalnym wywozie za granicę.

W pozostałych segmentach odnotowaliśmy „minusy”. Najmniejszy w kategorii MINI, gdzie liczba sprzedanych autobusów była tylko o 3 szt. mniejsza niż przed rokiem (-3,8%). Natomiast w pozostałych kategoriach jest znacznie gorzej. W segmencie autobusów turystycznych mamy spadek o 44 szt. (-71%), co tymczasowo - miejmy nadzieję - upodabnia go do pojazdów międzymiastowych, gdzie mamy permanentny zastój. W marcu to wynik o 8 szt. niższy niż rok wcześniej (-61,5%).

### **Od początku roku**

W I kwartale 2019 r. na polskim rynku nowych autobusów zostało zarejestrowanych łącznie 537 nowych autobusów (-91 szt. / -14,5%). Prawie wszystkie (poza 5 szt.) miały DMC powyżej 3,5 tony. W grupie od 8 ton, w Polsce przybyło w br. 298 autobusów, czyli o 88 szt. mniej niż w analogicznym okresie w ub.r. (-22,8%). Ubiegłoroczny lider - marka Mercedes-Benz - zarejestrowała w segmentach funkcjonalnych (nie licząc MINI) łącznie zaledwie 16 sztuk, podczas gdy rok wcześniej w analogicznym czasie aż 148 szt. To najlepiej pokazuje, gdzie tkwi problem z tegoroczną kondycją rynku. Przypomnijmy, że w całym 2018 roku w Polsce sprzedano 1602 pojazdy o DMC od 8 ton, czyli o 367 szt. więcej (+29,7%) w skali roku. Oznaczało to wyraźne zwiększenie liczby rejestracji autobusów o wyższej masie całkowitej i wyniknęło bezpośrednio z hossy w segmencie miejskim. W segmencie autobusów MINI czyli poniżej 8 ton, ubiegłoroczny wzrost (+47 szt.; +4,4%) nie był już tak dynamiczny, jak jeszcze w 2017 r. (+23,2%). Dwa lata z rzędu utrzymała się w tej kategorii wysoka liczba rejestracji (pow. 1000 szt.). Cały czas zakładamy, że w br. rozkład tonażowy powinien być podobny do poprzedniego. W przyszłości w tym zestawieniu różnicę mogą zrobić autobusy międzymiastowe. Po wejściu nowej ustawy o transporcie publicznym liczymy na wzrost liczby rejestracji w tej kategorii. Bez tej zmiany prawnej nie należy się spodziewać tutaj żadnych istotnych zmian.



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 30 kwietnia 2019

W ogólnej klasyfikacji, w podziale na poszczególne segmenty, skumulowane wyniki w I kwartale 2019 r. wyglądają następująco:

- autobusy MINI- 239 szt. (-2 szt. / -1,2%);
- autobusy miejskie - 250 szt. (+9 szt. / +3,7%);
- autobusy międzymiastowe - 9 szt. (-10 szt. / -52,6%);
- autobusy turystyczne - 39 szt. (-76 szt. / -66,1%);
- autobusy szkolne - 0 szt..

### **Miejska ofensywa**

Jeszcze dwa lata temu motorem napędowym wszystkich autobusowych rejestracji w Polsce była kategoria MINI (1057), która wówczas wyraźnie pokonała na tym polu segment miejski (766) szt. Z kolei w 2018 roku zwycięzcą w tej rywalizacji zostały autobusy miejskie z wynikiem 1145 szt., co pozwoliło zepchnąć segment MINI na drugie miejsce - z wynikiem 1104 szt. Naszym zdaniem ta tendencja utrzyma się także i w bieżącym roku, tym bardziej, że część ubiegłorocznych dostaw dla polskich miast została przesunięta na początek 2019 roku.

Potwierdzają to dane ze stycznia, kiedy w miejskiej kategorii zarejestrowano 92 autobusy, czyli o 16 szt. więcej niż rok temu (+21%), co pozwoliło już w pierwszy miesiąc roku utrzymać przewagę nad minibusami (84). Gorzej już było w lutym, gdzie sprzedaż autobusów miejskich spadła do poziomu 72 szt. Marzec to gwałtowny wzrost rejestracji - do poziomu 86 szt. . Jednocześnie w ostatnim miesiącu rejestracje zwiększyły się o 31 szt. w porównaniu rok do roku (+56,3%) - m.in. za sprawą tymczasowej rejestracji 25 autobusów typu Lion's City M, które zostały zadeklarowane w CEP do wywozu za granicę. Dzięki nim, po I kwartale br. mamy tutaj wynik nieznacznie wyższy niż rok wcześniej, czyli 250 szt. (+9 szt. / +3,7%).

### **Zielone autobusy**

Przy okazji analiz danych CEP przygotowanych przez PZPM i JMK, o kategorii autobusów miejskich warto podkreślić, że coraz więcej w Polsce rejestruje się pojazdów z napędami alternatywnymi. Dotyczy to jak na razie tylko tego jednego segmentu. 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.

W 2016 r. na łączną sumę 1942 szt. wszystkich nowych autobusów tylko 42 konstrukcje (czyli 2,2% wszystkich pojazdów) miało napęd alternatywny, w tym zarejestrowano:

- 19 pojazdów z napędem na sprężony gaz ziemny (CNG),
- 17 pojazdów z napędem hybrydowym,
- 6 elektrobusów.

W 2017 r. takich eko-autobusów zarejestrowano aż 160 szt., co dało 7-procentowy udział w całym rynku. W porównaniu z wynikiem 2,2% z 2016 r. to znaczący postęp, który prawie wyłącznie jest zasługą komunikacji miejskiej. W 2017 r. do grona zielonych autobusów dołączyło:

- 85 autobusów z napędem hybrydowym,
- 63 elektrobusy,
- 12 pojazdów z napędem na sprężony gaz ziemny (CNG).



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 30 kwietnia 2019

W 2018 roku udział niskoemisyjnej floty w łącznej sprzedaży był najwyższy w historii i ubiegły rok możemy określić mianem najbardziej „zielonego” w całej historii. W ciągu 12 miesięcy na rynku pojawiło się aż 317 szt. autobusów z alternatywnymi napędami - co daje eko-udział na poziomie 11,7%, w tym:

aż 200 autobusów z napędem hybrydowym,  
63 elektrobusy,  
54 pojazdy z napędem gazowym (CNG).

Od początku 2019 r. na łączną sumę 537 wszystkich nowych autobusów tylko 44 pojazdy miały eko-napęd (8,2% udz.). W ub.r. po I kwartale poziom był podobny (46 szt.). W podziale na rodzaj napędu - po trzech miesiącach br. sytuacja jest następująca:

31 elektrobusów  
13 autobusów z napędem hybrydowym,

Ze względu na to, że w tym samym czasie w ubiegłym roku, mieliśmy zarejestrowanych 11 szt. autobusów CNG a teraz z takim napędem nie ma pojazdów, to sprawia, że dynamika tylko w łącznej grupie pojazdów elektrycznych i hybrydowych jest bardzo wysoka (wzrost o 25,7%).

Dobre rezultaty są osiągane głównie dzięki unijnemu dofinansowywaniu. Rozwojowi tej części rynku sprzyjają też zapisy w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, o świadczeniu lub zleceniu świadczenia przez jednostki samorządu terytorialnego usług komunikacji miejskiej podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki osiągnie co najmniej 5% od 2021 roku.

Natomiast wcześniej, szybciej spodziewany pozytywny efekt przetargu NCBiR na innowacyjny e-bus i jego wdrożenie - na rozwój tej części rynku, oddala się ze względu na niezakończony definitywnie postępowanie. Wydaje się jednak, że nie ma odwrotu i napęd elektryczny będzie z roku na rok zwiększał swój udział w polskim rynku autobusów.

### **Dynamiczny jak MINI**

Z roku na rok kategoria autobusów MINI umacnia swoją pozycję na autobusowym rynku w Polsce. W I kwartale 2019 r. liczba rejestracji minibusów była nieznacznie niższa niż rok wcześniej i wyniosła 239 szt. (-3 szt. / -1,2%). To pokazuje, jak stabilny i przewidywalny jest ten segment rynku.

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 samego początku zdecydowanym liderem jest tutaj marka Mercedes-Benz, która po trzech miesiącach br. osiągnęła rezultat 197 minibusów, osiągając ponad 82% udział. Najlepszy z konkurentów – Iveco – może pochwalić się rezultatem 24 zarejestrowanych minibusów (10% udział w segmencie). Tak znacząca przewaga Mercedesa zapewniła niemieckiemu producentowi nie tylko tytuł lidera w kategorii MINI, ale także w całym autobusowym rynku.

Na te wyniki zapracowały także polskie firmy zabudowujące pojazdy klasy MINI. Wśród nich pierwszy jest Mercus (91), następnie Auto-Cuby, Bus-Center, BUS Factory, Warmiaki, CMS Auto i in. Najwięcej minibusów zarejestrowano tradycyjnie w powiecie wejherowskim (50), a następnie na Mazowszu - głównie w powiecie grodziskim (44).



## INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 30 kwietnia 2019

### Turystyczna moc

Patrząc na skumulowany wynik za I kwartał 2019 r. dla segmentu turystycznego widać wyraźnie, że sytuacja odbiega od normy. I to znacznie. W analogicznym czasie ub.r. dostawy autokarów wyniosły 115 szt. Teraz to zaledwie 39 egzemplarzy, czyli aż o 76 szt. mniej (-66,1%). Mamy nadzieję, że marki Mercedes-Benz i Setra szybko wrócą do dotychczasowej dynamiki i ta kategoria ponownie stanie się jednym ze strategicznych filarów autobusowego rynku w Polsce. Na razie jest bardzo słabo. Przypomnijmy, że w 2018 roku w naszym kraju zarejestrowano łącznie 368 fabrycznie nowych autokarów (-16 szt. / -4,2%).

W turystycznym rankingu producentów liderem po trzech pierwszych miesiącach br. jest Mercedes-Benz, który zarejestrował 12 autokarów, drugi jest Irizar i tuż za nim VDL Bova.

### Międzymiastowe spowolnienie

W 2018 r. w naszym kraju sprzedano 70 szt. autobusów międzymiastowych, czyli o 14 pojazdów mniej niż w 2017 r. (-16,7%). W I kwartale 2019 roku na liczniku w tej kategorii mamy 9 sztuk, czyli o 10 egzemplarzy mniej niż przed rokiem (-52,6%).

Międzymiastowym liderem w tym segmencie jest marka Iveco (6) z dominującym udziałem 2/3. Skala zakupów w tej kategorii najlepiej oddaje, w jakiej sytuacji znajdują regionalne przewozy w Polsce. Międzymiastowy segment zasilają głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych oraz kolejne zamówienia ze strony regionalnych przewoźników, którzy pod presją ekspresowych połączeń międzymiastowych zaczynają także inwestować w coraz nowocześniejszy tabor. Nabiera wagi możliwość przewozu osób niepełnosprawnych. Mamy nadzieję, że zbliżający się moment wejścia ustawy o publicznym transporcie zbiorowym spowoduje (w 2020 r.), że ta kategoria odrodzi się i będzie notowała poziom sprzedaży przynajmniej porównywalny z autobusami turystycznymi. Jednak, jak na razie to margines rynku.

### Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - marzec 2019 rok

Pozycja	Marka	1 - 3.2019		1 - 3.2018		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	213	39,7%	328	52,2%	-35,1%
2	SOLARIS	78	14,5%	93	14,8%	-16,1%
3	MAN	76	14,2%	32	5,1%	137,5%
4	IVECO	73	13,6%	31	4,9%	135,5%
5	ISUZU	29	5,4%	2	0,3%	1350,0%
6	URSUS	10	1,9%	2	0,3%	400,0%
	inni	58	10,8%	140	22,3%	-58,6%
	<b>OGÓLEM**</b>	<b>537</b>	<b>100%</b>	<b>628</b>	<b>100%</b>	<b>-14,5%</b>

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

\*\*/zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producent

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



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 30 kwietnia 2019

### **Lista rankingowa marek**

W I kwartale 2019 r. zdecydowanym liderem autobusowego rynku w Polsce powyżej 3,5 t DMC została marka Mercedes-Benz (213), która zanotowała jednak spory spadek sprzedaży i udziałów (-115 szt. / -35,1% r/r udział -12,6 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 197 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to ten segment pozwolił marce uzyskać w całym rynku udział blisko 40%.

Drugi jest Solaris, który od początku 2019 roku rejestruje wyłącznie autobusy miejskie i to wyłącznie powyżej 8 t DMC. Wicelider rynku ma na swoim koncie 78 pojazdów, czyli o 15 szt. mniej niż przed rokiem (-16,1%), co zapewniło marce 14,5% udział (-0,3 pkt proc.) Dodajmy, że Solaris w klasyfikacji powyżej 8 ton DMC zajmuje pierwszą lokatę z udziałem 26,2%

Trzecie miejsce na autobusowym rynku ma MAN, które świetnie rozpoczęło rok, realizując kontrakty dla Nowego Sącza i Częstochowy na autobusy miejskie. Dokładając do tego dobrą sprzedaż minibusów mamy nowego gracza na podium z wynikiem 76 rejestracji (+44 szt. / +137,5%) i ponad 14% udziałem (+9 pkt proc.) .

Zaskoczenie to czwarte miejsce Iveco, które realizując rzeszowski kontrakt wysoko plasuje się w sprzedażowych rankingach. Co warto podkreślić, Iveco ma wysokie, trzecie miejsce w segmencie miejskim, jest to doskonały rezultat w historii obecności tej marki na polskim rynku. Łącznie marka ma na swoim koncie 73 rejestracje i zbliża się do 14% udziału (+42 szt. / +135% r/r / udział +8,7 pkt proc.)

W klasyfikacji od 8 t DMC, pierwsze miejsce od początku 2019 ma Solaris (78 szt.) z ponad 26% udziałem, drugi jest MAN (71 szt.) z blisko 24% udziałem, a trzecie miejsce przypada Iveco (49 szt.) i udział ponad 16%. Przed rokiem w analogicznym czasie pierwszy był Mercedes-Benz, drugi Solaris a trzeci MAN.

### **Polska produkcja**

Na koniec warto zauważyć, jak to wynika z naszej (PZPM i JMK) analizy danych o pierwszych rejestracjach, że po marcu br. udział autobusów, które powstały w krajowych fabrykach zwiększył się i wolumen jest na dobrym poziomie - głównie dzięki wzmożonej sprzedaży pojazdów miejskich, których najwięcej jest produkowanych w naszym kraju. Aktualny poziom to 163 szt., co daje udział na poziomie 30,3% wobec 20,9% przed rokiem. Dla porównania - w całym 2018 r. liczba wytworzonych w kraju i tu zarejestrowanych autobusów wyniosła 872 szt., co przełożyło się na 32,2% udział we wszystkich rejestracjach. W 2017 r. były to 602 egzemplarze i 26,2%.

Pamiętajmy też, że w kategorii MINI prężnie działają polskie firmy zabudowujące, takie jak: Mercus, Auto-CUBY, BUS Factory, BUS-Center, Warmiaki, CMS-Auto, Polster, Eurobus, Carpol, Bus Perfect, PC Invest, Automet, SprintCar czy Acbus i in.. Po ich dodaniu, wskaźnik krajowego pochodzenia rejestrowanych autobusów wynosi blisko 70%. To oznacza, że na każde 10 sprzedawanych w Polsce autobusów 7 jest też produkowana lub zbudowana na sprowadzonym podwoziu, w naszym kraju. Porównując to z rynkiem pojazdów osobowych czy ciężarowych to świetny wynik i mamy nadzieję, że w 2019 roku go powtórzymy.



## **INFORMACJA PRASOWA**

Warszawa, 30 kwietnia 2019

**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. ■ AGT Europe Automotive Import ■ Almot ■ British Automotive Polska ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Opel Poland ■ Gruau Polska ■ Harley Davidson C&EE ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Isuzu Automotive Polska ■ Iveco Poland ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Logistics Europe ■ Mercedes-Benz Polska ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motorland ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Scania Polska ■ Scooter ■ Ssangyong Motors Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Terberg Matec Polska ■ Toyota Motor Poland ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ The European Van Company ■ Valeo Autosystemy ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Polska ■ ZIPP ■