



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 sierpnia 2020

Pierwsze rejestracje nowych autobusów STYCZEŃ - LIPIEC 2020 roku

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC)

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC). W ciągu 7 miesięcy br. w naszym kraju zarejestrowano tylko 859 nowe autobusy, z czego w styczniu – 158 szt., w lutym – 122 szt., w marcu – 117 szt., w kwietniu – 64 szt., w maju – 97 szt., w czerwcu – 139 szt. i w lipcu 162 szt.

Dane z poszczególnych miesięcy najlepiej pokazują wpływ epidemii na autobusowy rynek. W marcu sytuacja wydawała się „pod kontrolą”, kiedy gospodarka do połowy miesiąca pracowała jeszcze na normalnych obrotach. Wcześniej na początku roku obserwowaliśmy przyhamowanie na rynku nowych autobusów rozpoczęte w lipcu ub.r. Jednak w kwietniu zobaczyliśmy prawdziwy obraz kryzysu, kiedy rynkiem wstrząsnęły największe spadki. Maj przyniósł wyższy poziom rejestracji niż miesiąc wcześniej. Podobnie czerwiec, aczkolwiek tutaj była już widoczna lekka poprawa sytuacji. Ten pozytywny trend kontynuowany był w lipcu, gdzie zanotowaliśmy już wyraźne odbicie i po raz pierwszy wzrost sprzedaży. Cały czas jednak łączna liczba rejestracji jest o prawie połowę niższa niż rok temu. Biorąc pod uwagę fakt, że przed pandemią prognozowaliśmy, że sprzedaż uplasuje się na zbliżonym do zeszłorocznego poziomie, mamy do czynienia z załamaniem się sprzedaży nowych autobusów w Polsce.

Autobusowy lipiec

W lipcu 2020 r. krajowi przewoźnicy zarejestrowali łącznie 162 nowe autobusy (+56 szt. r/r /+52,8%), co oznacza pierwszy „plus” na rynku od początku pandemii. To bardzo ważny moment powrotu rynku do normalności, bo w poprzednich miesiącach notowaliśmy tutaj rekordowo wysokie spadki - w czerwcu aż o 258 szt. r/r (-65%), a w maju i kwietniu ta zmiana r/r wyniosła odpowiednio -76,6% i -71,3%. Dodatkowo w lipcu zarejestrowano o 23 egzemplarze więcej nowych autobusów niż w czerwcu (+14%). To wszystko razem pokazuje, że rynek powoli wraca do normalnych obrotów, natomiast od zeszłorocznego wyniku dzieli nas cały czas przepaść. Na dobry, lipcowy wynik złożyły się prawie wszystkie segmenty funkcjonalne, co należy uznać za kolejny pozytywny znak, gdyż jeszcze w czerwcu tylko kategoria miejska była na „plusie”. Teraz pozytywny bilans r/r odnotowały także minibusy i autobusy międzymiastowe. W lipcu, w strategicznej dla rynku kategorii autobusów miejskich zanotowaliśmy 95 rejestracji, co oznacza wzrost o 44 szt. r/r (+46,3%). Nieco mniejszy „plus” mieliśmy w kategorii MINI, gdzie sprzedaż drgnęła do góry o 7 szt. r/r (+6,2%), natomiast wolumen pojazdów międzymiastowych wzrósł o 8 szt., co w przypadku tej niszowej kategorii oznacza wzrost aż o 800%.

Cały czas najtrudniejsza sytuacja panuje wśród autobusów turystycznych. W ostatnim miesiącu odnotowaliśmy 16 nowych autokarów (-3 szt. / -15,8% r/r). To jak na lipiec nie najgorszy, miesięczny wynik, ale najważniejszy dla tego segmentu okres wiosennych przygotowań do sezonu został bezpowrotnie stracony. Problemem jest też brak stabilności w turystyce zagranicznej, która stanowiła podstawę turystycznych zakupów. Bez tego elementu, rynek nie powróci do swojej poprzedniej świetnej kondycji.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 sierpnia 2020

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - lipiec, 2020 rok według segmentów

sztuki

Segment		Nadwozie	1-7.2020		1-7.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	8	2,3%	7	1,01%	14,3%
	BUS>3,5T		333	97,7%	684	99,0%	-51,3%
DMC<8T	OGÓŁEM		341	<u>100,0%</u> 39,7%	691	<u>100,0%</u> 41,9%	-50,7%
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	425	82,0%	647	67,4%	-34,3%
		MIĘDZYMIASTOWY	23	4,4%	26	2,7%	-11,5%
		SZKOLNY	70	13,5%	285	29,7%	-75,4%
		TURYSTYCZNY	2	0,2%	2	0,2%	-100,0%
	OGÓŁEM		518	<u>100,0%</u> 60,3%	960	<u>100,0%</u> 58,1%	-46,0%
OGÓŁEM*			859	100%	1651	100%	-48,0%

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

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

Od początku roku

W okresie styczeń-lipiec br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 859 nowe autobusy. W ciągu ostatniego miesiąca różnica w porównaniu do analogicznego okresu ub.r. zmniejszyła się do 792 szt. r/r (-48%), podczas gdy w czerwcu wynosiła ona jeszcze aż 848 szt. r/r (-55%). Do tego głębokiego spadku - poza oczywiście pandemią koronawirusa – przyczyniły się bardzo dobre wyniki z pierwszej połowy ub.r., a szczególnie rekordowe rezultaty osiągnięte od kwietnia do czerwca.

Spodziewamy się, że w sierpniu br. wyniki będą nieznacznie lepsze. W miejskim segmencie ruszyły odbiory zamówionych wcześniej autobusów (głównie z unijnym wsparciem), transport pozamiejski powoli zaczyna odżywać i nie jest już tak mocno ograniczony pasażerskimi limitami, wznowiono także ruch na trasach międzynarodowych i w turystyce, jednak tutaj powrót do poprzedniej kondycji zajmie nam kilka lat.

W krótkookresowej perspektywie najważniejszy jest rozwój sytuacji we wrześniu. Jeżeli szkoły będą normalnie funkcjonować, przewoźnicy także wrócą do pracy. W przypadku innego scenariusza czeka nas fala bankructw autobusowych przewoźników.

Naszym zdaniem stosunkowo najsłabiej kryzys odczują autobusy miejskie, które cały czas są zarówno rejestrowane, jak i kontraktowane w naszym kraju (przede wszystkim w ramach unijnych projektów), natomiast najmocniej kryzys uderzył w przewoźników turystycznych, którzy już w grudniu 2019 r. odczuli pierwsze symptomy nadchodzącej pandemii i jako ostatni wrócą do pracy na normalnych obrotach. Po siedmiu miesiącach br. sytuacja w poszczególnych segmentach w naszym kraju wygląda następująco:



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 sierpnia 2020

minibusy: 341 rejestracje (-350 szt. / -50,7% r/r), podczas gdy po czerwcu był to poziom 298 szt. (-357 szt. / -54,5% r/r),

autobusy miejskie: 425 rejestracji (-222 szt. / -54,5% r/r), podczas gdy po czerwcu był to poziom 332 szt. (-265 szt. / -44,7% r/r);

autobusy międzymiastowe: 23 rejestracje (-3 szt./ -11,5% r/r), podczas gdy po czerwcu był to poziom 15 szt. (-11 szt. / -42,3% r/r);

autobusy turystyczne: 70 rejestracji (-185 szt. / -73,6% r/r), podczas gdy po czerwcu mieliśmy 54 rejestracje (-212 szt. / -79,7% r/r).

To daje średnią miesięczną liczbę nowych rejestracji na poziomie 123 autobusów (po czerwcu było to 116 szt.) Dla porównania – średnia miesięczna z całego 2019 r. to 206 szt., a z 2018 r. – 225 szt. Podsumowując autobusową sytuację od początku roku, warto przypomnieć, że ubiegłoroczny poziom (2478 szt.) był niższy o 8,4% niż rekordowy wynik z 2018 r., kiedy zanotowano aż 2706 rejestracji nowych autobusów. Teraz nie ma najmniejszych szans, aby w tym roku choćby zbliżyć się do rezultatu z 2019 roku.

Przed epidemią szacowaliśmy, że polski rynek autobusów może osiągnąć w 2020 r. rezultat ok. 2100-2200 szt., czyli byłby niższy w porównaniu z 2019 rokiem o ok. 12%. Teraz – w sytuacji kryzysu po COVID-19 – ciężko już mówić o jakichkolwiek prognozach. Wydaje się, że w tym roku rynek autobusów turystycznych może zejść do najniższego poziomu w swojej historii. Brak szkolnych i zagranicznych wycieczek w dotychczasowej skali odbijają się zarówno na kategorii autobusów MINI, jak i pojazdów turystycznych. Natomiast rynek miejskich pojazdów powinien utrzymać zakładany poziom, czyli ok. 800 rejestracji. Wiele też zależy od kondycji autobusowych fabryk, które miałyby je wyprodukować. Można powiedzieć, że w tym roku autobusowy rynek czeka bardzo trudny test – najtrudniejszy od czasów transformacji.

Strategiczny miejski segment

W 2019 roku kategoria autobusów miejskich przegrała (1032 szt.) z segmentem MINI (1064) w walce o prymat na polskim rynku nowych autobusów. W wyjątkowym 2020 r. spodziewamy się jednoznacznego zwycięstwa miejskiego segmentu, jako stosunkowo najmniej podatnego na negatywny wpływ epidemii COVID-19. To strategiczna kategoria rynku i to zarówno pod względem wartości sprzedawanych pojazdów, jak i miejsca ich produkcji. Zdecydowana większość z nich 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.

W lipcu br. w Polsce zarejestrowano 95 miejskich autobusów (to podobnie, jak w czerwcu, kiedy było ich 93 szt.), co oznacza wynik lepszy niż w ubiegłym roku: +45 szt. / +90% r/r). Dla porównania w analogicznym miesiącu 2019 r. był to poziom 50 szt., w 2018 r. – 60 szt., a w 2017 r. – 118 szt. Na koniec warto zauważyć, że lipcowe miejskie rejestracje stanowiły aż 58% wszystkich sprzedanych w tym miesiącu autobusów. To tendencja, którą obserwujemy od kwietnia i naszym zdaniem taka sytuacja utrzyma się w kolejnych miesiącach.

Skumulowany, miejski wynik za siedem miesięcy br. to 425 rejestracje., co oznacza niższy poziom od ubiegłorocznego o 222 szt. / -54,5% r/r, podczas gdy po czerwcu mieliśmy wynik niższy od ubiegłorocznego o 265 szt. / -44,7% r/r. To daje średnią sprzedaży na poziomie 61 szt. miesięcznie



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 sierpnia 2020

(po czerwcu był to wskaźnik 55 szt.) Dla porównania – średnia miesięczna dla tej kategorii w 2019 roku wynosiła 86 szt.

Od początku roku najwięcej nowych autobusów miejskich zarejestrowano w Warszawie, a potem w Gdańsku i Tychach. W lipcu w statykach wyraźni już widać „kontrakt stulecia” dla MZA Warszawa na łączną sumę 130 przegubowych elektrobusew, który wywrze bardzo duży wpływ na miejski ranking i umocni pozycję Solarisa. Marka po siedmiu miesiącach br. zajmuje cały czas tutaj pierwsze miejsce (223), co dało jej ponad 50% udział w tym segmencie. Najczęściej kupowany w Polsce autobus miejski w okresie styczeń-lipiec 2020 to Solaris Urbino 18 Electric i jest to pierwszy taki przypadek w historii, aby to właśnie elektrobusew cieszył się największą popularnością wśród polskich nabywców.

Zielone miasta

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.

Wyniki od stycznia do lipca 2020 roku pokazują, że polski rynek cały czas kontynuuje swój marsz w kierunku zielonych technologii i spośród wszystkich zarejestrowanych w tym czasie autobusów miejskich (427) aż 225 miało alternatywny napęd (53%), w tym:

101 miało napęd gazowy (CNG)

103 miało napęd elektryczny

18 hybrydowy (diesel/elektryczny).

Od początku roku w rankingu miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy na pierwszym miejscu mamy Warszawę z gazowo-elektromobilnym miksem (70), a na drugim Tychy - głównie z pojazdami gazowymi (54 szt. w tym dwa elektryczne). Z kolei w ubiegłym roku na zielonym podium stanęła Warszawa (153) oraz Rzeszów (25) i Poznań (15).

Jak pokazują "zielone" dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w rekordowym tempie - przede wszystkim dzięki unijnemu dofinansowywaniu. Do tej pory polskie miasta najczęściej korzystały tutaj z trzech narzędzi: Regionalnych Programów Operacyjnych, Programu Operacyjnego Polska Wschodnia i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Z tej ostatniej puli m.in. finansowany jest 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 zakupi 50 elektrobusew klasy MEGA. Te dwa kontrakty to największe jednorazowe e-zamówienia w Polsce, których realizacja jest przewidziana na lata 2020-2022 i które będą miały największy wpływ na wygląd polskiego rynku zielonych autobusów.

Natomiast w przyszłości większy udział w elektrycznych zakupach mają mieć programy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w tym „Gepard” dla miast i „Kangur” pod kątem zakupu autobusów szkolnych dla gmin. Natomiast aktualnie w sejmie ważą się losy Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, który miał w przyszłości wspierać zakup elektrobusew w naszym kraju



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 sierpnia 2020

– m.in. poprzez zlikwidowany w tym roku projekt e-Bus. Ministerstwo Klimatu zapowiada, że w to miejsce – i to już w najbliższych miesiącach – uruchamiane zostaną kolejne programy uwzględniające m.in. dopłaty do autobusów. Zobaczymy, jak to wyjdzie w praktyce. Jedno jest pewne - bez pomocy i zachęt ze strony państwa zakupy zielonych autobusów w Polsce ponownie się skurczą.

MINI sprzedaż

Do 2019 roku kategoria autobusów MINI systematycznie umacniała swoją pozycję na autobusowym rynku w Polsce. Rok 2020 może okazać się tutaj przełomowy z powodu epidemii i zapaści w zakresie transportu krajowego i międzynarodowego.

W lipcu liczba rejestracji minibusów była po raz pierwszy od kwietnia wyższa niż rok wcześniej (+7 szt. / +19,4% r/r) i osiągnęła poziom 43 szt. To zdecydowana poprawa w stosunku do czerwca, kiedy zarejestrowano tutaj zaledwie 36szt., a spadek wyniósł aż -199 szt. / -84,7% r/r.

Z kolei od początku 2020 roku skumulowany wynik w MINI segmencie wyniósł 341 szt. (-350 szt. / -50,7% r/r), podczas gdy po czerwcu ta różnica była nieznacznie większa (-357 szt. /-54,5% r/r). Takie wyniki dają tegoroczną średnią na poziomie 49 minibusów na miesiąc (w czerwcu było to 50 szt.). Za cały 2019 r. ten wskaźnik wynosił 88 szt. miesięcznie.

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 259 minibusów (-295 szt. / -53,2%). Mimo wyraźnego spadku sprzedaży, Mercedes cały czas pierwsze miejsce w kategorii MINI, co zapewniło marce także tytuł lidera w całym autobusowym rynku. Na te wyniki zapracowały także polskie firmy zabudowujące najczęściej pojazdy klasy MINI. Wśród nich pierwszy jest Mercus (112), następnie Bus-Center, Auto-Cuby, CMS Auto, Bus Factory, Warmiaki, Polster, Eurobus, Auto-Merc, Carpol, Sprintcar, Businvest, Automet oraz inni.

W okresie styczeń-lipiec najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu - głównie w powiecie przuskowskim (52) i grodziskim (42), a następnie na Pomorzu - przede wszystkim w powiecie wejherowskim (40). Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus.

Turystyczna katastrofa

Patrząc na turystyczne wyniki z lipcabr. widać wyraźnie, że segment autokarów jest w bardzo słabej kondycji. W marcu procentowo wyglądało to jeszcze nieźle – co wynikało z bardzo słabego początku poprzedniego roku, jednak teraz sprzedaż autokarów plasuje się na bardzo niskim poziomie i nie notowanym dotychczas o tej porze roku, kiedy zwykle autokarowi przewoźnicy szykowali się do kolejnego sezonu i realizowali liczne inwestycje w tabor. Ten rok jednak jest niezwykle i dlatego branża ta znalazła się w katastrofalnej sytuacji, która trwa już od końca 2019 r. Dlatego w tym roku naszym zdaniem odnotujemy najniższy turystyczny wynik w historii polskiego rynku autobusów.

W lipcu zanotowaliśmy rejestracje 16 autokarów (-3 szt. / -15,8% r/r). To zdecydowanie lepsza sytuacja niż w czerwcu , kiedy naszym kraju sprzedano zaledwie 10autokarów (-63 szt. /-86,3%



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 sierpnia 2020

r/r), czy w kwietniu, kiedy sprzedaż osiągnęła poziom ... 5 egzemplarzy (-72 szt. / -93,5% r/r). Dla porównania - w lipcu 2019 r. sprzedano w Polsce 19 autokarów, a w lipcu 2018 r. także 19 szt. Skumulowany wynik za siedem miesięcy 2020 r. jest wypadkową tych negatywnych danych i jest to poziom 70 rejestracji, czyli aż o 215 sztuk mniej niż przed rokiem (-75,4%). W czerwcu ta różnica do ubiegłorocznego poziomu wynosiła 212 sztuk (-79,7%). Teraz mamy prawdziwy obraz sytuacji. Tegoroczna autokarowa średnia miesięczna to 7 szt. – dla porównania ten wskaźnik z całego 2019 roku dla tej kategorii wyniósł 28 szt.

W autokarowym rankingu producentów liderem jest marka Mercedes-Benz ze sprzedażą 23 autokarów. Tytuł najczęściej kupowanego autobusu turystycznego po czerwcu należy do Mercedes-Benz Tourismo L.

Międzymiastowe oczekiwanie

Autobusy międzymiastowe w Polsce to cały czas niszowy segment, z którym jednak wiążemy ogromne nadzieje na przyszłość. Ciężko w to uwierzyć, ale u naszych zarówno południowych, jak i zachodnich sąsiadów to właśnie tego typu pojazdy dominują na autobusowym rynku i sprzedają się w setkach sztuk rocznie. U nas jest kompletnie odwrotnie, co wynika z obowiązujących przepisów prawnych, które preferują pojazdy używane lub nowe, ale o małej pojemności. To stawia nasz kraj bliżej „marszrutkowych”, wschodnich rozwiązań transportowych niż uporządkowanych i dostępnych dla wszystkich systemów znanych z Europy Zachodniej. Cały czas jednak aspirujemy do nich i mamy nadzieję, że obiecana od lat ustawa o transporcie publicznym w końcu wejdzie w życie i zmieni dotychczasową rzeczywistość.

Potwierdzeniem tych pesymistycznym opinii są dane z czerwca, maja i kwietnia, kiedy nie zarejestrowano żadnego autobusu międzymiastowego. Z kolei rok temu – w czerwcu 2019 sprzedano 7 szt. takich pojazdów, a w czerwcu 2018 r. - 5 szt. Przełom nastąpił w lipcu, kiedy sprzedano 8 takich pojazdów, podczas gry rok wcześniej żadnego.

Lipcowy skok wywarł zdecydowany wpływ na skumulowany rezultat, który w tym segmencie wygląda całkiem nieźle. Przynajmniej statystycznie. W okresie styczeń-lipiec br. w Polsce zarejestrowano 23 autobusy międzymiastowe (-3 szt. / -11,5% r/r), co daje średnią miesięczną dla tej kategorii na poziomie ... 3,3 szt. Dla porównania – średnia za cały rok 2019 wyniosła także 1,5 sztuki, a w 2018 r. – 3,75.

Międzymiastowy segment zasilają głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych oraz kolejne zamówienia ze strony regionalnych przewoźników, którzy korzystają z unijnych środków i inwestycją w nowy tabor. Powoli też rośnie udział zakupów w ramach ekspresowych połączeń międzymiastowych. Jak na razie nie zauważaliśmy pozytywnego wpływu na ten segment wdrożonego w sierpniu ub.r. Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Nie spowodował on żadnej zmiany „in plus” na rynku nowych pojazdów. Brak wymagań co do wieku pojazdów, czy normy emisji spalin oraz krótki czas kontraktowania przewozów powoduje, że głównym beneficjentem tego rządowego programu będą firmy zajmujące się sprzedażą używanych autobusów, które doraźnie uzupełnią tabor operatorów wybranych przez powiaty czy gminy. Dla porównania – tylko w lipcu br. do Polski sprowadzono 53 autobusy międzymiastowe, a ich łączna suma od stycznia to 408 szt. (!). To 17 razy więcej niż 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, 25 sierpnia 2020

Liderem w tej kategorii od początku br. jest marka Iveco (10) z 43,5% udziałem w tej części rynku. Najczęściej kupowany autobus międzymiastowy w tym roku to SOR CN 12,3.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - lipiec, 2020 rok

Pozycja	Marka	1-7.2020		1-7.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	352	41,0%	744	45,1%	-52,7%
2	SOLARIS	223	26,0%	246	14,9%	-9,3%
3	MAN	56	6,5%	212	12,8%	-73,6%
4	AUTOSAN	50	5,8%	43	2,6%	16,3%
5	FORD	43	5,0%	10	0,6%	330,0%
6	IVECO	37	4,3%	141	8,5%	-73,8%
	inni	98	11,4%	255	15,4%	-61,6%
	OGÓLEM**	859	100%	1651	100%	-48,0%

*/ 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)

Lista rankingowa marek

W okresie styczeń-lipiec 2020 r. liderem autobusowego rynku w Polsce jest marka Mercedes-Benz (352), która zanotowała niższą sprzedaż niż przed rokiem (-392 szt. / -52,7% r/r), co przełożyło się na spadek udziału w rynku (-4,1 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano aż 259 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 41% udział w całym rynku.

Drugą pozycję zajął tradycyjnie Solaris z dobrym, jak na czas kryzysu wynikiem 223 rejestracji (-23 szt. / -9,3% 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 (3,5 - 8t DMC) – wielkopolska firma ma zdecydowanie pierwsze miejsce z udziałem 45% i wyprzedza w gabarytowym rankingu Mercedesa (93 szt. i 18% udziału) i Autosan (50 szt. i 9,7% udziału).

Na trzeci miejscu po siedmiu miesiącach br. ponownie uplasował się MAN, który podczas pandemii zanotował spory spadek sprzedaży (-156 szt. / -73,6% r/r), ale mimo to wygrał rywalizację z Autosanem o miejsce na podium. Zapewniło mu to 56 zarejestrowanych autobusów, co dało marce 6,5% udziału w rynku (-6,3 pkt. proc). MAN jako jedyny – obok Mercedesa - może pochwalić się sprzedażą we wszystkich kategoriach funkcjonalnych rynku: od minibusów przez autobusy miejskie i międzymiastowe po autokary.

Polska produkcja



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 sierpnia 2020

Na koniec warto zauważyć, że w tym roku udział autobusów, które powstały w krajowych fabrykach i zostały w Polsce zarejestrowane jest na stosunkowo dobrym poziomie. Wynika to z wysokiej sprzedaży pojazdów miejskich, których najwięcej produkowanych jest właśnie w naszym kraju.

W ciągu siedmiu miesięcy br. 2020 r. „krajowy” wskaźnik wyniósł 332 szt., co oznacza 38,5% udział w całym rynku. To całkiem przyzwoity rezultat. Dla porównania - w 2019 r. poziom autobusów wyprodukowanych i sprzedanych w naszym kraju wyniósł 844 szt., co przełożyło się na udział na poziomie 34%. Z kolei w 2018 r. wskaźnik ten wyniósł 32,2%, a w 2017 r. - 26,2%. Wraz z prognozowaną przewagą rejestracji autobusów miejskich w tym roku, liczymy na dalszy wzrost tego wskaźnika.

Pamiętajmy też, że w kategorii MINI prężnie działają polskie firmy zabudowujące, takie jak: Mercus, Auto-Cuby, Bus-Center, Warmiaki, CMS Auto, Bus Factory, Polster, MMI, Carpol i Eurobus, Bus Perfect, PC Invest, Automet, SprintCar czy Acbus i in.. Po ich dodaniu, wskaźnik krajowego pochodzenia rejestrowanych autobusów wynosi 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. ■ AGT Europe Automotive Import ■ Almot ■ British Automotive Polska ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Harley DavidsonC&EE ■ Henschel Engineering Automotive ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KFB Acoustics ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ 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 ■ 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 ■