



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 21 września 2020

Pierwsze rejestracje nowych autobusów STYCZEŃ - SIERPIEŃ 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 8 miesięcy br. w naszym kraju zarejestrowano tylko 927 nowych autobusów, 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., w lipcu 162 szt. i w sierpniu – zaledwie 68 szt.

Dane z poszczególnych miesięcy br. 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 głębokie spadki. Maj przyniósł wyższy poziom rejestracji niż miesiąc wcześniej. Podobnie czerwiec, kiedy była już widoczna lekka poprawa sytuacji. Ten pozytywny trend kontynuowany był w lipcu i zanotowaliśmy wtedy wyraźne odbicie i po raz pierwszy wzrost sprzedaży w porównaniu z ub.r. . Natomiast sierpień to zbliżenie do najniższego poziomu zanotowanego w tym roku. Miejmy nadzieję, że po wakacjach to zachwianie zostanie wyrównane.

Biorąc pod uwagę łączny rezultat, cały czas suma tegorocznych rejestracji jest prawie dwa razy niższa niż rok temu (do końca sierpnia spadek wynosi -48,9%). Przed pandemią prognozowaliśmy, że sprzedaż uplasuje się na zbliżonym do ubiegłorocznego poziomie ale jesteśmy świadkami załamania się sprzedaży nowych autobusów w Polsce.

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

Segment		Nadwozie	1-8.2020		1-8.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	9	2,3%	7	0,94%	28,6%
	BUS>3,5T		384	97,7%	741	99,1%	-48,2%
DMC<8T	OGÓŁEM		393	100,0%	748	100,0%	-47,5%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	436	81,6%	736	69,0%	-40,8%
		MIĘDZYMIASTOWY	23	4,3%	31	2,9%	-25,8%
		SZKOLNY	75	14,0%	297	27,9%	-74,7%
		TURYSTYCZNY			2	0,2%	-100,0%
DMC>=8T	OGÓŁEM		534	100,0%	1066	100,0%	-49,9%
	OGÓŁEM*		927	100%	1814	100%	-48,9%

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

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

Autobusowy sierpień

POLSKI ZWIĄZEK PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO JMK – ANALIZY RYNKU TRANSPORTOWEGO

WWW.PZPM.ORG.PL

WWW.INFOBUS.PL

Kontakt: Jakub Faryś – 0-22 322 7198

Aleksander Kierecki + 48 506 03 7171



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 21 września 2020

W sierpniu 2020 r. krajowi przewoźnicy zarejestrowali łącznie tylko 68 nowych autobusów (-95 szt. /-58,3% r/r), co oznacza powrót do wyników z początku pandemii. To zaskakujący zwrot po wydawałoby się zmierzającej ku normalizacji sytuacji w czerwcu i lipcu. W poprzednim miesiącu – w lipcu - zarejestrowano jeszcze o 23 egzemplarze więcej nowych autobusów niż w czerwcu (+16,5% m/m). Teraz mamy odwrót od tej tendencji i spadek o 58,0% m/m. Możliwe, że częściowo na słabe rezultaty ostatniego miesiąca miał wpływ sezon wakacyjny. Przypomnijmy, że od lipca ub.r. zaznaczało się dwucyfrowe hamowanie rynku, chociaż z wysokiego poziomu i rezultat z sierpnia ub. (163 szt. po spadku o 27,6% r/r z rekordowego wyniku 228 szt. w sierpniu 2018r.) wydaje się teraz wysoki. Od poziomu rejestracji osiągniętego w analogicznym miesiącu dwóch ostatnich, bardzo dobrych lat (2018-2019), dzieli nas przepaść. Zbliżyliśmy się za to do wyniku z ostatnio najsłabszego 2012 roku, kiedy w ósmym miesiącu zarejestrowano tylko 64 szt. - po hamowaniu rynku wtedy po dobrej koniunkturze związanej z wcześniejszymi przygotowaniem w 2011 r. do Euro 2012r.

Na słaby sierpniowy wynik złożyły się „minusy” we wszystkich segmentach funkcjonalnych, co należy uznać za negatywny znak. Najgłębszy spadek zanotowaliśmy w strategicznej dla rynku kategorii autobusów miejskich z rezultatem zaledwie ... 11 rejestracji, co oznacza spadek o 78 szt. r/r (-87,6%). Nieco mniejszy „minus” mieliśmy wśród autokarów -7szt. (-58,3%) do poziomu zaledwie 5 szt. W kategorii międzymiastowej nie przybył żaden autobus wobec 5 szt. rok wcześniej. W sierpniu br. stosunkowo najlepsza sytuacja panowała wśród minibusów. W ostatnim miesiącu odnotowaliśmy w tym segmencie 52 rejestracje (-5 szt. /-8,8% r/r).

Od początku roku

W okresie styczeń-sierpień br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 927 nowych autobusów. W ciągu ostatniego miesiąca różnica w porównaniu do analogicznego okresu ub.r. zwiększyła się do 887 szt. r/r (-48,9%), podczas gdy jeszcze po lipcu wynosiła 792 szt. r/r (-48%), a po czerwcu - 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 2019r.

Spodziewamy się, że we wrześniu br. wyniki będą nieznacznie wyższe. 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. Funkcjonujemy jednak nadal wśród nasilających się informacji o drugiej fali pandemii, którą mamy nadzieję przejść łagodniej niż pierwszą, zwłaszcza w sferze gospodarczej.

W krótkookresowej perspektywie najważniejszy jest jesienny rozwój sytuacji. 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 ośmiu miesiącach br. sytuacja w poszczególnych segmentach w naszym kraju wygląda następująco:



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 21 września 2020

minibusy: 393 rejestracje (-355 szt. / -47,5% r/r), podczas gdy po lipcu był to poziom 350 szt. / -50,7% r/r), a po czerwcu: 298 szt. (-357 szt. / -54,5% r/r);

autobusy miejskie: 438 rejestracji (-300 szt. / -40,8% r/r), podczas gdy po lipcu był to poziom 425 szt. (-222 szt. / -34,3% r/r), a po czerwcu: 330 szt. (-267 szt. / -44,7% r/r);

autobusy międzymiastowe: 23 rejestracje (-8 szt./ -25,8% r/r), czyli skumulowany rezultat identyczny jak po lipcu, podczas gdy po czerwcu: 15 szt. (-11 szt. / -42,3% r/r);

autobusy turystyczne: 75 rejestracji (-222 szt. / -74,7% r/r), podczas gdy po lipcu był to poziom 70 szt. (-215 szt. / -75,4% r/r), a po czerwcu: 54 szt. (-212 szt. / -79,7% r/r).

To daje średnią miesięczną liczbę nowych rejestracji bliski 116, podczas gdy w lipcu ten wskaźnik wynosił 123 autobusy, a w czerwcu: 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 segment 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 sierpniu br. w Polsce zarejestrowano tylko 11 miejskich autobusów, to najniższy rezultat w tym roku. Nieco więcej przybyło w lutym – 20 szt. a w najgorszym miesiącu pandemii, czyli kwietniu zarejestrowano 47 szt.. Najwyższe wyniki w br. osiągnięto w lipcu i czerwcu, odpowiednio 95 szt. i 93 szt. To oznacza wynik słabszy niż w ubiegłym roku o -78 szt. / -87,6% r/r). Dla porównania w



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 21 września 2020

analogicznym miesiącu 2019 r. był to poziom 89 szt., w 2018 r. – 105 szt., a w 2017 r. – 89 szt. Na koniec warto zauważyć, że sierpniowe miejskie rejestracje stanowiły tylko 16% wszystkich sprzedanych w tym miesiącu autobusów i ponownie prym na rynku wiodła kategoria MINI. Naszym zdaniem autobusy miejskie wrócą do lepszej kondycji i utrzymają przewagę nad minibusami w kolejnych miesiącach.

Skumulowany, miejski wynik za osiem miesięcy br. to 436 rejestracji., co oznacza niższy poziom od ubiegłorocznego o 300 szt. / -40,8% r/r, podczas gdy po lipcu ta różnica wyniosła -222 szt. / -34,3% r/r, a po czerwcu: -265 szt. / -44,7% r/r. To daje tegoroczną średnią sprzedaży na poziomie 54,75, podczas gdy w lipcu wyniosła ona 61 szt. , a w czerwcu: 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 statystykach wyraźnie już widać „kontrakt stulecia” dla MZA Warszawa na łączną sumę 130 przegubowych elektrobusów, który wywrze bardzo duży wpływ na miejski ranking i umocni pozycję Solarisa. Marka po ośmiu miesiącach br. zajmuje cały czas pierwsze miejsce (233 szt.), co dało jej ponad 53,4% udział w tym segmencie. Najczęściej kupowany w Polsce autobus miejski w okresie styczeń-sierpień 2020, to Solaris Urbino 18 electric i jest to pierwszy taki przypadek w historii, aby to właśnie elektrobus cieszył się największą popularnością wśród polskich nabywców.

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 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 sierpnia 2020 roku pokazują, że polski rynek cały czas kontynuuje swój marsz w kierunku zielonych technologii i spośród wszystkich zarejestrowanych w tym czasie autobusów miejskich (436) aż 235 miało alternatywny napęd (53,8%) i dodatkowo były 2 szt. w segmencie minibusów. W łącznej liczbie 237 szt. ekologicznych autobusów znajdują się:

- 104 szt. z napędem gazowym (CNG)
- 112 szt. elektryczne
- 21 szt. hybrydowych (elektryczno-spalinowe)

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 dofinansowaniu. 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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 21 września 2020

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 elektrobusów 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 elektrobusów w naszym kraju – 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 sierpniu – po „plusie” w lipcu - liczba rejestracji minibusów była ponownie niższa niż rok wcześniej (-5 szt. / -8,8% r/r) i osiągnęła poziom 52 szt. To liczbowo oznacza poprawę w stosunku do lipca, kiedy zarejestrowano 43 szt. (+7 szt. / +19,4% r/r) i czerwca 36 szt. (-199 szt. / -84,7% r/r).

Od początku 2020 roku skumulowany wynik w segmencie MINI wyniósł 393 szt. (-47,5% r/r), podczas gdy po lipcu mieliśmy poziom 341 szt. (-350 szt. / -50,7% r/r), z kolei w czerwcu ta różnica była nieznacznie większa (-357 szt. / -54,5% r/r). Takie wyniki dają tegoroczną średnią na poziomie 49 minibusów na miesiąc (w lipcu było również 49, a w czerwcu: 50 szt.). Za cały 2019 r. ten wskaźnik wynosił średnio 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 293 minibusów (-308 szt. / -51,2%). Mimo wyraźnego spadku sprzedaży, Mercedes niezagrożenie ma 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 (148), następnie Auto-Cuby i Bus-Center, , CMS Auto, Bus Factory, Warmiaki, Polster, Eurobus, Sprintcar, Carpol, i Businvest, Auto-Merc, Automet oraz inni.

W okresie styczeń-sierpień najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu - głównie w powiecie pruszkowskim (57) i grodziskim (55), a następnie na Pomorzu - przede wszystkim w powiecie wejherowskim (46). Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 21 września 2020

Turystyczna katastrofa

Patrząc na turystyczne wyniki z sierpnia br. 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 naszym zdaniem w tym roku odnotujemy najniższy turystyczny wynik w historii polskiego rynku autobusów.

W sierpniu przybyły rejestracje 5 autokarów (-7 szt. / -58,3% r/r), podczas gdy w lipcu był to poziom 16 autokarów (-3 szt. / -15,8% r/r), a w czerwcu: 10 autokarów (-63 szt. / -86,3% r/r). To identyczny wynik, jak do tej pory w najgorszym miesiącu br., czyli w kwietniu, kiedy także sprzedaż osiągnęła poziom zaledwie 5 egzemplarzy (-72 szt. / -93,5% r/r). Dla porównania - w sierpniu 2019 r. sprzedano w Polsce 12 autokarów, a w sierpniu 2018 r. – 15 szt.

Skumulowany wynik po ośmiu miesiącach 2020 r. jest wypadkową tych negatywnych zdarzeń i jest to poziom 75 rejestracji, czyli aż o 222 sztuki mniej niż przed rokiem (-74,7%). Po lipcu ta różnica do ubiegłorocznego poziomu wynosiła -215 szt., a po czerwcu: -212 szt. To pokazuje prawdziwy, tragiczny obraz sytuacji. Tegoroczna autokarowa średnia miesięczna to 9 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 autobusów. Tytuł najczęściej kupowanego autobusu turystycznego po sierpniu należy do Mercedes-Benz Turismo.

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. Przełom nastąpił w lipcu, kiedy sprzedano 8 takich pojazdów, podczas gdy rok wcześniej żadnego. W sierpniu jednak powróciliśmy do poprzednich wyników, czyli poziomemu zero.

Lipcowy skok wywarł zdecydowany wpływ na skumulowany rezultat, który w tym segmencie wygląda całkiem nieźle. Przynajmniej statystycznie. W okresie styczeń-sierpień br. w Polsce zarejestrowano 23 autobusy międzymiastowe (-8 szt. / 25,8% r/r), co daje średnią miesięczną dla tej kategorii na poziomie ... 2,8 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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 21 września 2020

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 sierpniu br. do Polski sprowadzono 206 autobusów międzymiastowych, a ich łączna suma od stycznia to 617 szt. (!). To 26 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.

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 - sierpień, 2020 rok

Pozycja	Marka	1-8.2020		1-8.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	387	41,7%	791	43,6%	-51,1%
2	SOLARIS	233	25,1%	303	16,7%	-23,1%
3	MAN	63	6,8%	228	12,6%	-72,4%
4	AUTOSAN	50	5,4%	60	3,3%	-16,7%
5	FORD	48	5,2%	11	0,6%	336,4%
6	IVECO	41	4,4%	151	8,3%	-72,8%
	inni	105	11,3%	270	14,9%	-61,1%
	OGÓLEM**	927	100%	1814	100%	-48,9%

*/ 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. W okresie styczeń-sierpień 2020 r. liderem autobusowego rynku w Polsce jest marka Mercedes-Benz (387), która zanotowała niższą sprzedaż niż przed rokiem (-404 szt. / -51,1% r/r), co przełożyło się tylko na nieznaczny spadek udziału w rynku (-1,9 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano aż 293 pojazdy z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 41,6% udział w całym rynku.

Drugą pozycję zajął tradycyjnie Solaris z dobrym, jak na czas kryzysu wynikiem 233 rejestracji (-70 szt. / -23,1% r/r), co dało mu wzrost udziałów w rynku i to aż o 8,4 pkt. proc. Wielkopolski producent dostarcza na rynek tylko autobusy miejskie (w której to kategorii jest liderem) i tylko pojazdy o masie powyżej 8t DMC. W tym ujęciu – czyli bez kategorii MINI (3,5 - 8t DMC) –



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 21 września 2020

wielkopolska firma ma zdecydowanie pierwsze miejsce z udziałem 43,6% i wyprzedza w gabarytowym rankingu Mercedesa (94 szt. i 17,6% udziału) i Autosan (50 szt. i 9,4% udziału).

Na trzeci miejscu w ogólnym rankingu, po ośmiu miesiącach br. ponownie uplasował się MAN, który podczas pandemii zanotował spory spadek sprzedaży (-165 szt. / -72,4 r/r/), ale mimo to wygrał rywalizację z Autosanem o miejsce na podium. Zapewniła mu to liczba 63 zarejestrowanych autobusów, co dało niemieckiej marce 6,8% udziału w rynku (-5,8 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

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 ośmiu miesięcy br. 2020 r. „krajowy” wskaźnik wyniósł 350 szt., co oznacza 37,6% 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. ■ 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 ■