



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 26 listopada 2020

Pierwsze rejestracje nowych autobusów STYCZEŃ - PAŹDZIERNIK 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 10 miesięcy br. w naszym kraju zarejestrowano tylko 1184 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., w lipcu 162 szt., w sierpniu – zaledwie 68 szt., we wrześniu – 110 szt. i w październiku – 147 szt.

Dane z poszczególnych miesięcy br. najlepiej ilustrują 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, kiedy zanotowaliśmy wyraźne odbicie i po raz pierwszy od początku roku również wzrost sprzedaży w porównaniu z ub.r. Sierpień zatrzymał ten powrót do normalności i ponownie zbliżyliśmy się do najniższego poziomu zanotowanego w tym roku. Jesienią poprawiły się nastroje na rynku i mamy kolejny krok w kierunku wzrostu sprzedaży. Obawiamy się jednak, że biorąc pod uwagę aktualną sytuację sanitarną ten pozytywny sygnał nie przełoży się szybko na trwały trend.

Przed pandemią prognozowaliśmy, że tegoroczna sprzedaż uplasuje się na poziomie zbliżonym do 2019 r. Ale po nadejściu kryzysu związanego z COVID-19, jesteśmy teraz świadkami załamania się sprzedaży nowych autobusów. Najnowsze prognozy zakładają, że sprzedaż autobusów w Polsce osiągnie poziom ok. 1500 szt., czyli będzie o prawie połowę niższa niż w ub.r.

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

szutki							
Segment		Nadwozie	1-10.2020		1-10.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	9	1,7%	7	0,78%	28,6%
	BUS>3,5T		522	98,3%	893	99,2%	-41,5%
DMC<8T	OGÓŁEM		531	100,0%	900	100,0%	-41,0%
				44,8%		40,9%	
	BUS>3,5T	MIEJSKI	539	82,5%	951	73,0%	-43,3%
		MIEDZYMIASTOWY	26	4,0%	36	2,8%	-27,8%
		SZKOLNY	88	13,5%	311	23,9%	-71,7%
		TURYSTYCZNY			5	0,4%	-100,0%
DMC>=8T	OGÓŁEM		653	100,0%	1303	100,0%	-49,9%
				55,2%		59,1%	
	OGÓŁEM*		1184	100%	2203	100%	-46,3%

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

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 26 listopada 2020

Autobusowy październik

W październiku 2020 r. krajowi przewoźnicy zarejestrowali łącznie 147 nowych autobusów (-78 szt. /-34,7% r/r). Jest to wynik wyższy niż osiągnięty we wrześniu br. o 33,6% (+37 szt.), ale przy bardzo zbliżonym do uzyskanego wtedy, tempie spadku w porównaniu rok do roku. Przypomnijmy we wrześniu zarejestrowano 110 szt. (-54 szt. /-32,9% r/r). W ostatnim miesiącu zaznaczył się kolejny krok w kierunku normalizacji sytuacji – po wiosennym i sierpniowym załamaniu sprzedaży. Pamiętajmy jednak, że cały czas działamy na bardzo niskim, kryzysowym poziomie. Przed rokiem w ciągu pierwszych 10 miesięcy średnia liczba rejestrowanych autobusów wynosiła 220 szt. a w br. 118 szt., czyli teraz co miesiąc brakuje nam ok. 100 autobusów. Tym samym od poziomu rejestracji z dwóch ostatnich, bardzo dobrych lat (2018-2019), dzieli nas przepaść. Zbliżyliśmy się za to do wyniku z przeciętnego roku 2014, kiedy zarejestrowano łącznie 1473 szt., czyli 122 pojazdy miesięcznie. Teraz może być podobnie.

Na październikowy wynik złożyły się „plus” w jednym segmencie funkcjonalnym i „minusy” w trzech kategoriach. Wzrost odnotowaliśmy wśród autobusów turystycznych (+2 szt. / +22,2% r/r), natomiast spadki mamy wśród minibusów (-24 szt. /-28,9% r/r); autobusów miejskich (-51 szt. / -39,8% r/r) i pojazdów międzymiastowych (-4 szt. / -100% r/r). W kategorii szkolnej nie przybył w październiku żaden autobus, podobnie jak rok wcześniej.

Od początku roku

Od stycznia do październik br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 1184 nowe autobusy. W ciągu ostatniego miesiąca różnica w porównaniu do analogicznego okresu ub.r. zwiększyła się do 1019 szt. (-46,3% r/r/), podczas gdy we wrześniu było to 941 szt. r/r (-47,6%), w sierpniu: 887 szt. (-48,9% r/r/), w lipcu 792 szt. (-48% r/r/), a po czerwcu - 848 szt. (-55% r/r/). Jak widać ten negatywny bilans się zmniejsza, ale bardzo powoli. Do tego tak drastycznego statycznego spadku - poza oczywiście pandemią koronawirusa – przyczyniły się bardzo dobre wyniki z pierwszej połowy 2019 r. Przypomnijmy, że było to jeden z najlepszych okresów – obok rekordowego roku 2018 – w historii polskiego rynku autobusów.

Po 10 miesiącach br. sytuacja w poszczególnych segmentach w naszym kraju wygląda następująco: minibusy: 531 rejestracje (-369 szt. / -41% r/r), podczas gdy po wrześniu był to poziom 472 szt. (-345 szt. / -42,2% r/r), po sierpniu 393 rejestracje (-355 szt. / -47,5% r/r); po lipcu 350 szt. / -50,7% r/r), a po czerwcu: 298 szt. (-357 szt. /-54,5% r/r);

autobusy miejskie: 539 rejestracje (-412 szt. / -43,3% r/r) – dla porównania po wrześniu był to poziom 462 rejestracji (-361 szt. / -43,9% r/r), po sierpniu 438 szt. (-300 szt. / -40,8% r/r); po lipcu 425 szt. (-222 szt. / -34,3% r/r), a po czerwcu: 330 szt. (-267 szt. /-44,7% r/r);

autobusy międzymiastowe: 26 rejestracji (-10 szt. / -27,8% r/r/), czyli identycznie jak po wrześniu, podczas gdy po sierpniu i lipcu był to poziom 23 rejestracji (-8 szt./ -25,8% r/r), a po czerwcu: 15 szt. (-11 szt. / -42,3% r/r);

autobusy turystyczne: 88 rejestracji (-223 szt. / -71,7% r/r) – dla porównania dane po wrześniu to 77 rejestracji (-225 szt. / -74,5% r/r), po sierpniu 75 szt. (-222 szt. / -74,7% r/r); po lipcu 70 szt. (-215 szt. / -75,4% r/r), a po czerwcu: 54 szt. (-212 szt. / -79,7% r/r).



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 26 listopada 2020

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 najsilniej na kategorii autobusów turystycznych i międzymiastowych. Natomiast strategiczne segmenty - rynek miejskich pojazdów i autobusów MINI pomału tracą szanse na osiągnięcie zakładanego wcześniej poziomu, czyli ok. 800 rejestracji. Nie dość, że ciągle mamy na nich spadek przekraczający 40%, to dwa ostatnie miesiące ub. roku zamknęły się rejestracją odpowiednio 695 szt. i 81 szt., co przekłada się na rezultat rolowanego roku dla pierwszego z nich około 700 szt. a drugiego zaledwie 620 szt. Wiele też zależy od kondycji autobusowych fabryk, które miałyby te pojazdy wyprodukować. Najświeższe dane GUS o produkcji autobusów w Polsce wskazują, że październiku wyprodukowano 586 szt. (-8,4% r/r i +16,5% m/m) ale tylko część dotrze do polskich odbiorców. Można powiedzieć, że w tym i kolejnym roku rynek autobusów w Polsce czeka bardzo trudny test – najtrudniejszy od czasów transformacji.

Strategiczny miejski segment

To 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.

W październiku br. w Polsce zarejestrowano 77 miejskich autobusów, co z jednej strony jest lepszym rezultatem niż w sierpniu (11) czy we wrześniu (26), zaś z drugiej – znacznie poniżej zeszłorocznych wyników (-39,8% r/r). Patrząc na wyniki z 2020 r. widać, że krzywa sprzedaży bardzo mocno faluje: w styczniu zarejestrowano 49 szt. ; w lutym 20 szt. w marcu – 56 szt.; w kwietniu - najgorszym miesiącu pandemii - 47 szt. Najwyższe wyniki w br. osiągnięto w lipcu i czerwcu, odpowiednio 95 szt. i 93 szt. A potem znowu mieliśmy spadek – w sierpniu tylko 11 szt. , a we wrześniu – 26 szt. Teraz krzywa ponownie szybuje do góry na poziom 77 szt. Zobaczmy, co przyniosą kolejne miesiące.

Warto zauważyć, że październikowy układ segmentów na rynku był zupełnie inny niż we wrześniu. W dostatnim miesiącu miejskie rejestracje stanowiły 52% wszystkich sprzedanych w tym miesiącu autobusów. Z kolei wrześniowe miejskie rejestracje stanowiły tylko 24% ogółu sprzedaży i wówczas ponownie prym na rynku wiodła kategoria MINI z udziałem 72%.

Skumulowany, miejski wynik za 10 miesięcy br. to 539 rejestracji, co oznacza spadek o 412 szt. (-43,3% r/r) – dla porównania po wrześniu ten poziom wynosił 462 rejestracje (-361 szt. / -43,9% r/r); po sierpniu ta różnica wynosiła 300 szt. (-40,8% r/r); po lipcu 222 szt. (-34,3% r/r), a po czerwcu 265 szt. (-44,7% r/r.) To daje tegoroczną średnią sprzedaży na poziomie 54, 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 statystykach wyraźnie zaznaczył się „kontrakt stulecia” dla MZA Warszawa, który docelowo opiewa na łączną sumę 130 przegubowych elektrobusów marki Solaris. I oto także



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 26 listopada 2020

widać w miejskim rankingu marek. Solaris po 10 miesiącach br. zajmuje bezapelacyjnie pierwsze miejsce (399 szt.), co dało mu ponad 41% udział w tym segmencie. Najczęściej kupowany w Polsce autobus miejski w okresie styczeń-wrzesień 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 – 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 za 10 miesięcy 2020 roku pokazują, że polski rynek cały czas kontynuuje swój marsz w kierunku zielonych technologii i spośród wszystkich zarejestrowanych w tym czasie autobusów miejskich (539) aż 298 miało alternatywny napęd (55% udział w segmencie) i dodatkowo były 2 szt. w segmencie minibusów. W łącznej liczbie 300 szt. ekologicznych autobusów znajdują się:

116 szt. z napędem gazowym (CNG) ;

153 szt. z napędem elektrycznym;

31 szt. z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym).

Od początku roku w rankingu miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy na pierwszym miejscu mamy Warszawę z gazowo-elektromobilnym miksem (106), a na drugim Tychy - głównie z pojazdami gazowymi (54 szt. w tym dwa elektryczne). 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 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 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. Ostatecznie zadania Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, przejmuje NFOŚiGW, również wspieranie zakupu elektrobusów w naszym kraju. Obecne Ministerstwo Klimatu i Środowiska uruchomiło program „Zielony Transport Publiczny” z dopłatami do elektrobusów, trolejbusów i wodorowców, natomiast jego pierwszy nabór kończy się pod koniec 2021 r., czyli realnie pierwsze pojazdy z „zielonym” dofinansowaniem wyjadą na ulice najwcześniej niż w 2022 r. Lepiej późno niż później.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 26 listopada 2020

MINI sprzedaż

Do 2019 roku kategoria autobusów MINI systematycznie umacniała swoją pozycję na autobusowym rynku w Polsce. Po początkowych słabych wynikach w warunkach pierwszej fali pandemii w tym roku, teraz ponownie ten segment nabrał „wiatru w żagle”, czego najlepszym dowodem jest wysoka pozycja w rankingu minibusowej marki Ford.

W październiku liczba rejestracji minibusów była ponownie niższa niż rok wcześniej (-24 szt. / -28,9% r/r), podczas gdy we wrześniu osiągnęła poziom 79 szt. i mieliśmy tutaj „plus” (+10 szt. / +14,5% r/r). Rejestracje na plusie wypadły jeszcze w styczniu, lutym i lipcu. Natomiast pozostałe miesiące zamknęły się ze spadkiem.

Od początku 2020 roku skumulowany wynik w segmencie MINI wyniósł 531 szt. (-369 szt. / -41% r/r), co oznacza mniejszą, procentową stratę w porównaniu z rezultatami do końca września (-472 szt. / -42,2% r/r) czy sierpnia (-393 szt. / -47,5% r/r) i przede wszystkim do końca lipca (-357 szt. / -54,5% r/r). Takie wyniki dają tegoroczną średnią na poziomie 53 minibusów na miesiąc (po wrześniu było to poziom 522 szt., po sierpniu i lipcu 49, a po czerwcu: 50 szt. Z kolei 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 378 minibusów (-341 szt. / -47,4%). 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 (198), a następnie: Bus-Center, CMS Auto, Auto-Cuby, Auto-Merc, Bus Factory i Polster, Warmiaki, Eurobus, Sprintcar, Carpol, i Businvest oraz inni.

W ciągu 10 miesięcy br. najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu - głównie w powiecie grodziskim (82) i pruszkowskim (72), a następnie na Pomorzu - przede wszystkim w powiecie wejherowskim (53). Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus (198).

Turystyczna katastrofa

Patrząc na turystyczne wyniki z października br. widać wyraźnie, że segment autokarów jest w bardzo słabej kondycji. Po I kwartale br. procentowo wyglądało to jeszcze nieźle i spadek wynosił wtedy -28,2% – co wynikało z bardzo słabego początku 2019 roku. Teraz po 10 miesiącach spadek pogłębił się do -71,7% i sprzedaż autokarów plasuje się na bardzo niskim poziomie. Ten rok jednak przez COVID-19 nie jest zwykły i turystyczna branża znalazła się w katastrofalnej sytuacji, która trwa już od końca 2019 r. W br. niewątpliwie odnotujemy najniższy turystyczny wynik w historii polskiego rynku autobusów.

W październiku – co dziwne – mieliśmy tutaj „plus”. Polscy przewoźnicy zarejestrowali 11 autokarów, co oznacza o 2 szt. więcej niż rok temu (+2 szt. / -22,2% r/r/). Wielkiej zmiany to nie



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 26 listopada 2020

czyni i nie jest to zapowiedź zmiany dotychczasowego trendu, ale jest za to miłą odmianą po ciągłych „minusach” od początku roku. Dla porównania – we wrześniu zarejestrowano w Polsce dwa autokary (-3 szt. / -60% r/r), w sierpniu mieliśmy 5 rejestracji (-7 szt. / -58,3% r/r), w lipcu 16 szt. (-3 szt. / -15,8% r/r), a w czerwcu: 10 autokarów (-63 szt. / -86,3% r/r).

Skumulowany wynik po 10 miesiącach 2020 r. to 88 autobusów (-223 szt./-71,7%) i jest wypadkową wszystkich negatywnych zdarzeń, jakie spowodował COVID-19 dla turystycznej branży. Po wrześniu ta różnica wynosiła 225 sztuk (-74,5%), po sierpniu 222 sztuki (-74,7%), po lipcu 215 szt., a po czerwcu: -212 szt. To pokazuje prawdziwy, tragiczny obraz sytuacji. Tegoroczna autokarowa średnia miesięczna to 8,8 szt., podczas gdy ten wskaźnik dla tej kategorii w 2019 roku wyniósł 28 szt.

W autokarowym rankingu producentów liderem jest marka Mercedes-Benz ze sprzedażą 26 autobusów. Tytuł najczęściej kupowanego autobusu turystycznego od początku roku należy do Mercedes-Benz Tourismo.

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 pesymistycznych opinii są dane z czerwca, maja i kwietnia, kiedy nie zarejestrowano żadnego autobusu międzymiastowego. Przełom nastąpił w lipcu, kiedy sprzedano 8 takich pojazdów; w sierpniu ponownie było zero, a we wrześniu 3 szt. W październiku wróciliśmy do „zera”.

Lipcowe i wrześniowe wyniki wywarły zdecydowany pozytywny wpływ na skumulowany rezultat, który w tym segmencie wygląda ... całkiem nieźle. Przynajmniej statystycznie. W okresie styczeń-październik br. w Polsce zarejestrowano 26 autobusów międzymiastowych (-10 szt. / -27,8% r/r), co daje średnią miesięczną dla tej kategorii na poziomie 2,6 szt. Dla porównania – średnia za cały rok 2019 wyniosła 3,3 sztuki, a w 2018 r. – 5,8.

Międzymiastowy segment zasilają głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych oraz kolejne 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 będą firmy zajmujące się sprzedażą używanych autobusów, które doraźnie uzupełnią tabor operatorów wybranych przez powiaty czy gminy. Dla porównania – tylko w październiku br. do Polski sprowadzono 106 autobusów międzymiastowych, a



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 26 listopada 2020

ich łączna suma za 10 miesięcy 2020 r. to 850 szt. (!), czyli 32 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 (13) z 50% udziałem w tej części rynku. Najczęściej kupowane autobusy międzymiastowe w tym roku to Crossway 10,8 LE i SOR CN 12,3.

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

Pozycja	Marka	1-10.2020		1-10.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	502	42,4%	964	43,8%	-47,9%
2	SOLARIS	299	25,3%	399	18,1%	-25,1%
3	FORD	90	7,6%	33	1,5%	172,7%
4	MAN	73	6,2%	303	13,8%	-75,9%
5	IVECO	51	4,3%	161	7,3%	-68,3%
6	AUTOSAN	50	4,2%	60	2,7%	-16,7%
	inni	119	10,1%	283	12,8%	-58,0%
	OGÓŁEM**	1184	100%	2203	100%	-46,3%

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

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

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

Lista rankingowa marek

W ciągu 10 miesięcy 2020 r. liderem autobusowego rynku w Polsce jest marka Mercedes-Benz (502), która zanotowała wyraźnie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-462 szt. / -47,9% r/r), co jednak przełożyło się tylko na nieznaczny spadek udziału w rynku (-1,5 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano aż 378 pojazdy z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 42,3% udziału w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugą pozycję zajął tradycyjnie Solaris z dobrym, jak na czas kryzysu wynikiem 299 rejestracji (-100 szt. / -25,1% r/r), co dało marce wzrost udziałów w rynku aż o 7,1 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) – firma ma zdecydowanie pierwsze miejsce z udziałem 45,8% i wyprzedza w gabarytowym rankingu Mercedesa (124 szt. i 19% udziału) i Autosan (50 szt. i 7,7% udziału).

Na trzecim miejscu w ogólnym rankingu, po dziewięciu miesiącach br. ponownie uplasował się Ford, który podczas pandemii zanotował gigantyczny wzrost sprzedaży minibusów o pojemności 16+1 pasażerów (+57 szt. / +172,7% r/r), co pokazuje, że przewoźnicy w tych trudnych czasach



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 26 listopada 2020

zaczynają coraz częściej sięgać po mniejsze pojazdy. Tak dobra sprzedaż zapewniła tej minibusowej marce 7,6% udział w rynku (+6,1 pkt. proc).

Polska produkcja

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

W okresie styczeń-październik „krajowy” wskaźnik wyniósł 423 szt., co oznacza 35% 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%. 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 ■