



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 28 sierpnia 2021

Pierwsze rejestracje nowych autobusów

STYCZEŃ - LIPIEC 2021 roku

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W lipcu 2021 r. w naszym kraju zarejestrowano 153 fabrycznie nowe autobusy, czyli niemal tyle samo co w czerwcu. Natomiast zmieniło się rozłożenie sprzedażowych akcentów pomiędzy poszczególnymi segmentami.

Od początku 2021 r. na polskie drogi wyjechało łącznie 820 fabrycznie nowych autobusów, czyli o -4,5% r/r mniej niż w analogicznym okresie rok wcześniej (po czerwcu różnica była zbliżona i wynosiła -4,3% r/r, po maju -7,5%, po kwietniu -16,3% r/r, a po marcu: -22,4% r/r. To oznacza, że podczas wakacji powracająca na rynek koniunktura (od kwietnia do czerwca obserwowaliśmy wzrost rok do roku), lekko wyhamowała, ale nie mamy kroku wstecz.

Autobusowy lipiec

Lipiec przyniósł autobusom pierwszy po kwietniu, maju i czerwcu „minus”. Nie jest on duży (- 9szt. / - 5,6% r/r) , natomiast zamyka okres wyraźnego wzrostu sprzedaży po pandemicznej zapaści i stabilizuje liczbę rejestracji. To zapowiedź, że powrót do normalności zabierze nam więcej czasu. Przypomnijmy, że spadki liczby autobusowych rejestracji notowaliśmy niemal nieprzerwanie od II połowy 2019 roku do końca I kwartału 2021 r. W bieżącym roku po głębokim hamowaniu rynku w styczniu, kiedy strata sięgnęła -41,1% r/r, w lutym mieliśmy chwilową odwilż (i „tylko” -5,7% r/r), natomiast w marcu spadek ponownie był dwucyfrowy (-14,5% r/r). Z kolei kwiecień przyniósł polepszenie sytuacji i pierwsze w tym roku „odbicie”, i to dwucyfrowe – o 14 szt. (+21,9%). Maj był jeszcze lepszy i oznaczał początek powrotu dobrej koniunktury na autobusowy rynek (+33 szt. / +34,0% r/r). Czerwiec to kontynuacja pozytywnego trendu (+12 szt. / +8,6% r/r), którą zamknął lipiec z wynikiem -9 szt. / -5,6% r/r.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - lipiec, 2021 rok według segmentów

Segment		Nadwozie	1-7.2021		1-7.2020		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	6	1,7%	8	2,35%	-25,0%
	BUS>3,5T		347	98,3%	333	97,7%	4,2%
DMC<8T	OGÓŁEM		353	100,0%	341	100,0%	3,5%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	330	70,7%	425	82,0%	-22,4%
		MIĘDZYMIASTOWY	7	1,5%	23	4,4%	-69,6%
		SZKOLNY	1	0,2%			
		TURYSTYCZNY	127	27,2%	70	13,5%	81,4%
		INNY	2	0,4%			
DMC>=8T	OGÓŁEM		467	100,0%	518	100,0%	-9,8%
	OGÓŁEM*		820	100%	859	100%	-4,5%

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

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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 28 sierpnia 2021

Po lipcu możemy powiedzieć, że mamy teraz rynek dwóch prędkości – autobusy miejskie ciągną sprzedaż w dół, a autokary – w górę przy nieznacznie wyższym poziomie minibusów, co w analogicznym czasie przed rokiem. Lipcowe dane w szczegółach wyglądają następująco:

51 szt. MINI-busów (+8 szt. / +18,6% r/r) – podczas gdy w czerwcu mieliśmy wynik: 48 szt. MINI-busów (+12 szt. / +333,3% r/r)

40 szt. autobusów miejskich (-55 szt. / -57,6% r/r) – podczas gdy w czerwcu mieliśmy wynik 87 szt. autobusów miejskich (-6 szt. / -6,5% r/r)

2 autobusy międzymiastowe (-6 szt. / -75% r/r) – podczas gdy w czerwcu mieliśmy 0.

58 szt. autobusów turystycznych (+42 szt. / +162,5% r/r) – podczas gdy w czerwcu mieliśmy 16 szt. autokarów (+6 szt. / +60% r/r)

Podsumowując – w lipcu autobusy turystyczne „wykręciły” świetny wynik, odrabiając po pandemiczne straty i po raz pierwszy od dwóch lat tego typu pojazdów zarejestrowano w jednym miesiącu na rynku najwięcej. Przy stabilnej sytuacji w kategorii MINI, zaskakuje mocny spadek miejskiego segment, co z kolei jest efektem wcześniejszych dużych dostaw autobusów dla MZA Warszawa (m.in. w ramach kontraktu stulecia), które rozpoczęły się w lipcu 2020 r. Teraz brakuje nam tak dużych kontraktów, natomiast sytuacja powinna ulec poprawie po realizacji zamówienia na 90 autobusów LNG marki Autosan dla MZA Warszawa

Od początku roku

Po siedmiu miesiącach br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 820 nowych autobusów, czyli o -39 szt. / -4,5% mniej niż przed rokiem. To oznacza, że pozytywna koniunktura na rynku wyhamowała - w trzech poprzednich miesiącach obserwowaliśmy zmniejszanie się skumulowanego spadku sprzedaży. Po czerwcu różnica wyników od początku roku w porównaniu z takim samym okresem w ub.r. wynosiła -30 szt. a po lipcu pogłębiła się do -39 szt. W tym kontekście warto dodać, że cały biegły rok zamknęliśmy 40% stratą. To oznacza, że powrót do normalności zabierze nam sporo czasu.

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

W kategorii MINI odnotowaliśmy 353 rejestracje (+12 szt. / +3,5% r/r). Na tak dobry wynik w segmencie autobusów MINI miały wpływ dodatnie rezultaty z lipca (+8 szt. / +18,6% r/r), a także z poprzednich miesięcy: czerwca (+12 szt. / +33,3% r/r) i maja (+13 szt. / +61,9% r/r). Natomiast warto przypomnieć, że jeszcze na początku roku mieliśmy tutaj głębokie spadki - w styczniu (-27 szt. / -31,4% r/r) i w lutym (-22 szt. / -23,6% r/r), natomiast w marcu już mogliśmy obserwować pierwsze optymistyczne zmiany (+3 szt. / +6% r/r), które dodatkowo wzmocnił rezultat z kwietnia (+25 szt. / +208,3 r/r). Dla porównania - w całym 2020 r. sprzedano w Polsce 670 minibusów, co dało roczną średnią na poziomie 55 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi 50 egzemplarzy, czyli cały czas jesteśmy poniżej zeszłorocznej średniej, jak i wyniku z 2019 r. z poziomem 89 szt./miesiąc.

Autobusy miejskie zamknęły okres styczeń-lipiec wynikiem 330 rejestracji (-95 szt. / -22,4% r/r), co oznacza słabszy rezultat w porównaniu z wynikiem po poprzednich miesiącach, co z kolei wynika z rozpoczęcia rok



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 28 sierpnia 2021

temu realizacji warszawskiego „kontraktu stulecia” przez Solarisa. Po czerwcu było to -40 szt. / -12,1% r/r; po maju -34 szt. / -14,3% r/r), a po kwietniu (-41 szt. / -23,8% r/r). Na taki obraz sytuacji nałożyły się słabe wyniki ze stycznia (-16 szt. / -32,7% r/r), lutego (-1 szt. / -5% r/r), marca (-11 szt. / -19,6% r/r) i kwietnia (-13 szt. / -27,7% r/r). Dopiero w maju mieliśmy pierwsze mocniejsze odbicie rynku (+7 szt. / +10,8% r/r). W czerwcu ponownie przyszedł spadek, ale już zdecydowanie łagodniejszy (-6 szt. / -6,5% r/r). Lipiec to powrót mocnego spadku (-55 szt. / -57,9% r/r). Dla porównania - w całym 2020 r. zanotowano w Polsce 702 miejskie autobusy, co przełożyło się na roczną średnią na poziomie 58 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi 47 szt. / m-c, czyli ten segment cały czas jest mocno pod zeszłoroczną kreską, nie mówiąc już o miesięcznej średniej z 2019 r., kiedy miesięcznie rejestrowano średnio 86 autobusów.

Autobusy międzymiastowe i ... siedem rejestracji od początku roku (-16 szt. / -69,6% r/r). W 2020 r. ten segment także nie „błyszczał” i na koniec roku mieliśmy w tej kategorii zaledwie 28 sztuk. To oznacza, że ubiegłoroczna średnia wyniosła 2 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik oscyluje na poziomie jeden pojazd na miesiąc. Czyli beznadziejna sytuacja w tym segmencie pozostaje bez zmian.

Autobusy turystyczne dynamicznie cały czas rosną i po 7 miesiącach br. jest to już suma 127 rejestracji (+57 szt. / +81,4% r/r). Już w maju mieliśmy tutaj pierwsze, wyraźne oznaki poprawy sytuacji w tym segmencie, czerwiec je dodatkowo wzmocnił, a lipiec w pełni rozwinął. Warto podkreślić, że autokary jako pierwsze zaliczyły w tym roku „plus” i to pokazuje, że ta kategoria wraca do gry! W porównaniu z sytuacją z końca poprzedniego miesiąca (+15 szt. / +27,8% r/r), mamy poprawę aż o 53,6 pkt. procentowych. Na taki obraz segmentu złożyły się wyniki ze stycznia (-10 szt. / -90,9%), lutego (+17 szt. / +243% r/r), marca (-10 szt. / -100% r/r), kwietnia (+1 szt. / +20% r/r), a przede wszystkim z maja (+11 szt. / +100% r/r), czerwca (+6 szt. / +60% r/r) i lipca (+42 szt. / +262,5% r/r).

Przypomnijmy, że rok 2020 autokary zakończyły z ogromną stratą - zanotowaliśmy wówczas tylko 94 rejestracje (-244 szt. / -72,2% r/r) i średnią na poziomie 7,8 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi już 18 szt. / m-c i cały czas rośnie. Przypomnijmy, że w 2019 r. średnia miesięczna przekroczyła nieznacznie 28 sztuk.

Po podsumowaniu najnowszych wyników powstaje pytanie, czy rynek w ogóle powróci do poziomu z lat 2018-2019, kiedy polscy przewoźnicy kupowali 2,7 –2,5 tys. nowych autobusów rocznie? Pierwsze oznaki poprawy już widać, ale biorąc pod uwagę liczbę oddanych do leasingodawców pojazdów, ich aktualną wartość, poziom trudności przy podróżowaniu po Europie, wydrenowane budżety miast i brak nowelizacji ustawy o PTZ, to powrotu do normalności na rynku nowych autobusów spodziewamy się dopiero w 2024 r., co jest zbliżoną perspektywą do prognoz przygotowanych dla rynku lotniczego.

W tym roku - mimo jeszcze słabych wyników w pierwszych siedmiu miesiącach – powinniśmy powtórzyć zeszłoroczny rezultat, kiedy zarejestrowano 1495 szt. i odnotowano 40% stratę. Podobny poziom rejestracji osiągnięto poprzednio w 2014 roku (1473 szt.) Tak słabe obecne wyniki w porównaniu z 2019 rokiem to oczywiście efekt ciągle trwającej pandemii COVID-19 i związanego z nią kryzysu gospodarczego, który bardzo mocno dotyka transport autobusowy. Zarówno w Polsce, jak i całej Europie.

Miejska siła

Segment miejskich autobusów to cały czas strategiczna kategoria rynku i to zarówno pod względem wartości sprzedawanych pojazdów, jak i miejsca ich produkcji. Zdecydowana większość z kupowanych w naszym kraju miejskich pojazdów powstaje w Polsce – m.in. w fabryce MAN Bus w Starachowicach, Solaris w Bolechowie,



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 28 sierpnia 2021

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.

Tegoroczny skumulowany wynik dla tej kategorii wynosi 330 pojazdów, z czego najwięcej rejestracji odnotowano w Warszawie.

Na liście rankingowej liderem jest Solaris z wynikiem 193 szt. autobusów miejskich, co dało mu ponad 58% udział w tym segmencie. Najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim w okresie styczeń-lipiec był Solaris Urbino 18 electric (55).

Zielone miasta

Przy okazji analizy danych Centralnej Ewidencji Pojazdów przygotowanych przez PZPM i JMK, o kategorii autobusów miejskich warto podkreślić, że coraz więcej w Polsce rejestruje się pojazdów z napędami alternatywnymi. Dotyczy to, jak na razie praktycznie tylko tego jednego segmentu – autobusów miejskich. Zarówno wśród autobusów turystycznych, jak i międzymiastowych oraz minibusów dominuje napęd diesla i nic nie wskazuje na to, żeby to się miało zmienić w najbliższym czasie. Natomiast wśród miejskich operatorów - głównie dzięki unijnym funduszom i antysmogowym strategiom miast - takie ekologiczne rozwiązania stają się coraz popularniejsze. Wyniki od początku 2021 roku pokazują, że polski rynek cały czas kontynuuje swój marsz w kierunku zielonych technologii i spośród wszystkich zarejestrowanych w tym czasie autobusów miejskich (330) aż 244 miało alternatywny napęd, co daje rekordowy udział na poziomie 74%! Dodatkowo odnotowaliśmy jeden ebus w segmencie minibusów i jeden elektryczny autobus szkolny. Po okresie styczeń-lipiec br. struktura napędowa miejskiego segmentu wygląda następująco:

120 szt. z napędem gazowym (CNG/LNG);
120 szt. z napędem elektrycznym;
86 szt. z klasycznym napędem diesla,
4 szt. z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym)

Dla porównania - w całym 2020 r. udział zielonych pojazdów wyniósł 56% (plus dwa elektryczne minibusy), a udział poszczególnych napędów w segmencie miejskim przedstawiał się następująco:

308 szt. z klasycznym napędem diesla,
198 szt. z napędem elektrycznym;
165 szt. z napędem gazowym (CNG) ;
31 szt. z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym).
Dodatkowo odnotowaliśmy w ub.r. dwa pierwsze zielone pojazdy w segmencie minibusów.

Pod kątem miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy, to na początku 2021 r. na pierwszym miejscu mamy Warszawę, Kraków i Jaworzno z kontynuacją elektryfikacji miejskiej floty. Natomiast w całym 2020 roku zdecydowanym liderem została Warszawa z gazowo-elektromobilnym miksem (140), a wiceliderem –Tychy, które głównie inwestowały w pojazdy gazowe (54 szt. w tym dwa elektryczne).



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 28 sierpnia 2021

W porównaniu z 2019 rokiem Warszawa obroniła pierwszą, eko-pozycję (153 szt. w 2019r.), a obok niej na zielonym podium stanął wówczas Rzeszów (25).

Jak pokazują "zielone" dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w zawrotnym tempie – przede wszystkim dzięki unijnemu dofinansowywaniu. Do tej pory polskie miasta najczęściej korzystały z trzech narzędzi: Regionalnych Programów Operacyjnych, Programu Operacyjnego Polska Wschodnia i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Z tej ostatniej puli m.in. sfinansowany został największy zakup elektrycznych autobusów w Polsce, czyli „kontrakt stulecia” Miejskich Zakładów Autobusów w Warszawie na dostawę 130 przegubowych e-busów. Z kolei drugi nabór POIiŚ – obejmujący zakup e-busów pod kątem konkretnych linii – objął swym zasięgiem 13 miast, w tym m.in. Kraków, który w ten sposób zakupił w tym roku 50 elektrobusów typu MEGA. To drugi – po stolicy – największy jednorazowy kontrakt na elektrobusy w Polsce, a jego realizacja właśnie się zakończyła, co pokazują najnowsze dane.

Natomiast w przyszłości większy udział w elektrycznych zakupach mają mieć trzy programy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w tym „Gepard” dla miast, „Kangur” pod kątem zakupu autobusów szkolnych dla gmin i najważniejsze „Zielony Transport Publiczny”, który będzie czerpał finansowanie z KPO. W jego I edycji swoje wnioski zgłosiły 33 miasta o dofinansowanie zakupu łącznie 302 ebusów, 7 trolejbusów i 122 pojazdów wodorowych. Te ostatnie konstrukcje chce kupić GZM, Poznań, Chełm i Włocławek. Jak na razie trwa procedura oceny formalnej i merytorycznej złożonych projektów. Spodziewamy się, że pierwsze przetargi z ZTP ruszą pod koniec br. i będą miały realny wpływ na obraz rynku w 2022, a przede wszystkim w 2023 r..

MINI sprzedaż

W ciągu 7 miesięcy 2021 liczba rejestracji minibusów osiągnęła poziom 353 szt. (+12 szt. / +3,5% r/r), czyli pod względem liczby sprzedawanych pojazdów jest to aktualnie najważniejszy segment w Polsce. Pamiętajmy, że nasz kraj jest prawdziwym zagłębiem MINI producentów i jesteśmy jednym z nielicznych państw, gdzie w tej kategorii zdecydowanie lepiej sprzedają się pojazdy z lokalnymi zabudowami niż fabrycznie gotowe konstrukcje. Dlatego ten segment jest zdominowany przez krajowych producentów, jak Mercus, Carpol, Auto-Cuby, Warmiaki, Automet, Balticbus, Bus-Center, Bus Factory, Businvest, Bus Perfect, CMS Auto, MMI, PC Invest, Polster, SprintCar i inne firmy. Podobnie jak przed rokiem, sprzedaż w tym segmencie jest mocno wspierana przez PFRON, który dotuje zakupy pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i tym samym wyrównuje różnice pomiędzy regionami.

Od lat zdecydowanym liderem w tej kategorii jest marka Mercedes-Benz, która w tym roku osiągnęła rezultat 253 minibusów i ma aż 71,7% udziału w tym segmencie. Mimo wyraźnego spadku sprzedaży, Mercedes niezagrożenie przewodzi w tej kategorii, co równolegle zapewniło niemieckiej marce także tytuł lidera w całym autobusowym rynku. Na ten wynik zapracowały także polskie firmy, które najczęściej zabudowują pojazdy klasy MINI na bazie furgonów Mercedes-Benz Sprinter. Wśród nich pierwszy jest Mercus, który zarejestrował łącznie na podwoziach różnych marek już 179 minibusów. W 2021 r. najwięcej tego minibusów zarejestrowano na Mazowszu – głównie w powiecie grodziskim (123) i pruszkowskim (22) oraz na Pomorzu – w powiecie wejherowskim (23).

Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus (158).



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 28 sierpnia 2021

Turystyczne odrodzenie

W efekcie pandemii COVID-19 turystyczna branża znalazła się w katastrofalnej sytuacji i to już pod koniec 2019 r., także tutaj kryzys trwa już półtora roku. Na szczęście powoli widać już koniec pandemicznych ograniczeń (od maja zliberalizowano limity pasażerskie w autokarach) i aktualna sytuacja pozwala w miarę swobodnie podróżować po Europie.

Patrząc na turystyczne wyniki za okres styczeń-lipiec br., kiedy w Polsce odnotowano sprzedaż 127 nowych autokarów, widać powrót na pierwsze miejsce dotychczasowego lidera – markę Mercedes-Benz. Firma już powróciła na autokarowe pierwsze miejsce z dotychczasowym udziałem w tym segmencie na poziomie 43%. Najczęściej kupowanym autokarem w tym roku jest ponownie Mercedes-Benz Tourismo (23).

Międzymiastowe oczekiwanie

W ciągu siedmiu miesięcy br. w Polsce zarejestrowano tylko siedem autobusów międzymiastowych. To pokazuje, że z tą kategorią jest coraz gorzej, a autobusy międzymiastowe w naszym kraju to cały czas niszowy segment, z którym jednak wiążemy ogromne nadzieje na przyszłość. Ciężko w to uwierzyć, ale u naszych zarówno południowych, jak i zachodnich sąsiadów to właśnie tego typu pojazdy dominują na autobusowym rynku i sprzedają się w setkach sztuk rocznie. U nas jest kompletnie odwrotnie, co wynika z obowiązujących przepisów prawnych, które bardzo liberalnie traktują segment drogowego transportu publicznego. W efekcie przewoźnicy preferują pojazdy używane lub nowe, ale o małej pojemności. To stawia nasz kraj bliżej „marszrutkowych”, wschodnich rozwiązań transportowych niż uporządkowanych i dostępnych dla wszystkich systemów znanych z Europy Zachodniej. Cały czas jednak aspirujemy do nich i mamy nadzieję, że obiecana od lat ustawa o transporcie zbiorowym w końcu wejdzie w życie i zmieni dotychczasową rzeczywistość.

Aktualnie międzymiastowy segment zasilają głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych oraz nieliczne zamówienia ze strony regionalnych przewoźników, którzy korzystają z unijnych środków i inwestują w nowy tabor. Powoli też rośnie udział zakupów w ramach ekspresowych połączeń międzymiastowych. Jak na razie nie zauważaliśmy pozytywnego wpływu na ten segment wdrożonego w sierpniu ub.r. Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Nie spowodował on żadnej zmiany „in plus” na rynku nowych pojazdów. Brak wymagań co do wieku pojazdów, czy normy emisji spalin oraz krótki czas kontraktowania przewozów powoduje, że głównym beneficjentem tego rządowego programu są firmy zajmujące się sprzedażą używanych autobusów, które doraźnie uzupełnią tabor operatorów wybranych przez powiaty czy gminy. Dla porównania – w okresie styczeń-lipiec br. do Polski sprowadzono 444 używane autobusy międzymiastowe. W całym 2020 r. było to 943 szt. (!), czyli 33 razy więcej niż w analogicznej kategorii na rynku fabrycznie nowych pojazdów. Ten wynik mówi sam za siebie, dlatego jeszcze raz powtórzmy – bez systemowych rozwiązań międzymiastowy segment nie ma szans na zwiększoną sprzedaż.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 28 sierpnia 2021

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

Pozycja	Marka	1-7.2021		1-7.2020		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	318	38,8%	352	41,0%	-9,7%
2	SOLARIS	193	23,5%	223	26,0%	-13,5%
3	IVECO	59	7,2%	37	4,3%	59,5%
4	AUTOSAN	56	6,8%	50	5,8%	12,0%
5	MAN	44	5,4%	56	6,5%	-21,4%
6	FORD	35	4,3%	43	5,0%	-18,6%
	inni	115	14,0%	98	11,4%	17,3%
	OGÓLEM**	820	100%	859	100%	-4,5%

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

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

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

Lista rankingowa marek

W ciągu siedmiu miesięcy 2021 r. liderem rynku nowych autobusów w Polsce jest marka Mercedes-Benz (318), która zanotowała niższą sprzedaż niż przed rokiem (-34 szt. / -9,7% r/r), co też przełożyło się na nieznaczny spadek udziału w rynku (-2,2 pkt proc.) Widać jednak postępującą poprawę tych wyników – miesiąc wcześniej spadek sprzedaży oscylował na poziomie (-71 szt. / -22,6% r/r), a spadek udziałów wynosił 8,8 pkt proc. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 253 pojazdy z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 38,8% udział w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugi na polskim rynku nowych autobusów jest Solaris z wynikiem 193 rejestracji (-30 szt. / -13,5% r/r), co dało marce spadek udziału w rynku o -2,4 pkt. proc. Te wyniki to efekt realizacji rok temu ogromnego kontraktu dla MZA Warszawa, który kładzie się teraz statystycznym cieniem na aktualne rezultaty. Dodajmy, że wielkopolski producent dostarcza na rynek tylko autobusy miejskie (w której to kategorii jest liderem) i tylko pojazdy o masie od 8t DMC. W tym ujęciu – czyli bez kategorii MINI (poniżej 8 t DMC) – firma ma pierwsze miejsce z wynikiem 193 szt. i udziałem 41,3%. W tym gabarytowym rankingu wyprzedza Mercedes-Benz (65 szt. i 13,9% udziału) i Autosan (56 szt. i 12% udziału).

Trzecią pozycję na polskim rynku zajęło Iveco, które awansowało w rankingu dzięki szerokim dostawom autobusów – od kategorii MINI poprzez pojazdy miejskie i międzymiastowe po turystyczne. Tak szeroka oferta przyniosła marce 59 rejestracji (+22 szt. / +59,5% r/r) zajmując 7,2-procentowy udział, co przełożyło się na wzrost jej udziału w rynku o 2,9 pkt proc.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 28 sierpnia 2021

Polska produkcja

zostały w Polsce zarejestrowane zmniejszył się do 36,5% rynku. Na czym zaważyły rezultaty ostatniego miesiąca zwłaszcza w segmencie autobusów miejskich (spadek o blisko 58%), których najwięcej produkuje się w naszym kraju. W lipcu br. skurczyła się również znacząco produkcja autobusów w Polsce (-38,4% r/r) co może być efektem nie tylko przerwy wakacyjnej ale też częściowo utrzymujących się braków półprzewodników do produkcji. W okresie styczeń-lipiec 2021 r. zanotowaliśmy sprzedaż 299 pojazdów „made in Poland”. Dla porównania – w całym 2020 r. „krajowy” wskaźnik wyniósł 551 szt., co oznaczało zbliżony do obecnego 36,2% udziału. Z kolei w 2019 r. poziom autobusów wyprodukowanych i sprzedanych w naszym kraju wyniósł 844 szt., co przełożyło się na udział na poziomie 34%. W 2018 r. było to 32,2%, a w 2017 r. -26,2%.

Pamiętajmy też, że w kategorii MINI prężnie działają polskie firmy zabudowujące, takie jak: Mercus, Auto-Cuby, Bus-Center, Warmiaki, CMS Auto, BusFactory, Polster, MMI, Carpol i Eurobus, Bus Perfect, PC Invest, Automet, SprintCar czy Acbus i in. Po ich dodaniu, wskaźnik krajowego pochodzenia rejestrowanych autobusów wyniósł w 2020 r. prawie 70%. To oznacza, że na każde 10 sprzedawanych w Polsce autobusów blisko 7 jest też produkowanych lub zabudowywanych w naszym kraju. Porównując to z rynkiem pojazdów osobowych czy ciężarowych to świetny wynik, z którego możemy być dumni.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest największą polską organizacją pracodawców branży motoryzacyjnej, zrzeszającą oficjalnych producentów i przedstawicieli producentów pojazdów samochodowych, autobusów, ciężarówek, samochodów osobowych i dostawczych a także motocykli, motorowerów oraz producentów nadwozi w Polsce. Jako członek Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA oraz Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motocykli ACEM, PZPM reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.

■ 3M Poland ■ AC S.A. ■ Almot ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Henschel Engineering Automotive ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Inchcape JLR Polska ■ Isuzu Automotive Polska ■ Isuzu Trucks Polska ■ Iveco Poland ■ KFB Acoustics ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ LOTOS Oil ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Logistics Europe ■ Mercedes-Benz Polska ■ Mercedes-Benz Trucks ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motorland ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Robert Bosch ■ Scania Polska ■ Scooter ■ Ssangyong Motors Polska ■ Subaru Import Polska ■ Suzuki Motor Poland ■ Terberg Matec Polska ■ Toyota Motor Poland ■ Toyota Motor Manufacturing Poland ■ The European Van Company ■ Valeo Autosystemy ■ V-Cruiser ■ Volkswagen Group Polska ■ Volkswagen Poznań ■ Volvo Car Poland ■ Volvo Polska ■ Wielton ■ Yamaha Motor Polska ■ ZIPP ■