



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 września 2021

Pierwsze rejestracje nowych autobusów

STYCZEŃ - SIERPIEŃ 2021 roku

Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W sierpniu 2021 r. w naszym kraju zarejestrowano 143 fabrycznie nowe autobusy, czyli 10 szt. mniej niż w lipcu br. i o 75 szt. więcej niż przed rokiem (+110,3% r/r). Choć dynamika w ostatnim miesiącu była wysoka, przypomnijmy jednak, że baza odniesienia sprzed roku była wyjątkowo niska. Cały czas w górę sprzedaż ciągną minibusy, dołączyły do nich w ostatnim miesiącu autobusy miejskie – drugi raz w br. pojazdy turystyczne ciągnęły w dół a międzymiastowe były neutralne.

Od początku 2021 r. na polskie drogi wyjechało łącznie 963 fabrycznie nowe autobusy, czyli o 4% r/r więcej niż przed rokiem. To pierwszy w tym roku przypadek wyprzedzenia zeszłorocznego rezultatu, co ma wręcz historyczne znaczenie. To odbicie się od dna. Przypomnijmy, że po lipcu strata do ubiegłorocznego wyniku wynosiła -4,5% r/r, po czerwcu -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 na rynek powróciła koniunktura i jest duża szansa, że taka tendencja utrzyma się do końca roku.

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

Segment		Nadwozie	1-8.2021		1-8.2020		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	6	1,4%	9	2,29%	-33,3%
	BUS>3,5T		423	98,6%	384	97,7%	10,2%
DMC<8T	OGÓLEM		429	100,0%	393	100,0%	9,2%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	393	73,6%	436	81,6%	-9,9%
		MIEDZYMIASTOWY	8	1,5%	23	4,3%	-65,2%
		SZKOLNY	1	0,2%			
		TURYSTYCZNY	130	24,3%	75	14,0%	73,3%
		INNY	2	0,4%			
DMC>=8T	OGÓLEM		534	100,0%	534	100,0%	0,0%
				55,5%		57,6%	
	OGÓLEM*		963	100%	927	100%	3,9%

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

*zasadniczo nie uwzględnia pojazdów własnej marki zarejestrowanych przez jej producenta

Autobusowy sierpień

Sierpień przyniósł autobusowemu rynkowi mocny wzrost po jednym miesiącu przerwy. W lipcu mieliśmy pierwszy „minus” po trzech wcześniejszych miesiącach wzrostów (-9 szt. / -5,6% r/r). Był to jednak najwyższy miesięczny rezultat od początku roku. Sierpień z wysokim tempem wzrostu daje nam nadzieję na powrót do normalności. 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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 września 2021

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. W sierpniu mamy powrót wzrostu (+75 szt. / +110,3% r/r) ale po bardzo niskim rezultacie w lipcu ub.r.

Po sierpniu cały czas możemy powiedzieć, że w Polsce rynek autobusowy ma dwie prędkości – tym razem to minibusy i autobusy miejskie ciągną sprzedaż w górę, a autobusy turystyczne – w dół. Lipcowe dane w szczegółach wyglądają następująco:

76 szt. MINI-busów (+24 szt. / +46,2% r/r) – podczas gdy w lipcu mieliśmy wynik: 51 szt. MINI-busów (+8 szt. / +18,6% r/r);

63 szt. autobusów miejskich (+52 szt. / +472,7% r/r) – podczas gdy w lipcu mieliśmy wynik 40 szt. autobusów miejskich (-55 szt. / -57,6% r/r);

1 autobus międzymiastowy (+1 szt. wobec ani jednej rejestracji rok wcześniej) – podczas gdy w lipcu mieliśmy 2 szt. (-6 szt. / -75% r/r);

3 szt. autobusów turystycznych (-2 szt. / -40% r/r) – podczas gdy w lipcu mieliśmy 58 szt. autobusów turystycznych (+42 szt. / +162,5% r/r).

Podsumowując – tegoroczne wyniki z ostatnich dwóch miesięcy pokazują, jak błyskawicznie zmienia się teraz rynek. W lipcu to autobusy turystyczne „wykręciły” świetny wynik, odrobiły pandemiczne straty i po raz pierwszy zajęły pierwsze miejsce na rynku. Z kolei w sierpniu autokary się wycofały, a ich rolę przejęły autobusy miejskie i minibusy.

Od początku roku

Po ośmiu miesiącach br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 963 nowych autobusów, czyli o +36 szt. / +3,9% więcej niż przed rokiem. To oznacza, że mamy pierwszy w tym roku „plus: w tegorocznym skumulowanym wyniku. Warto dodać, że cały ubiegły rok zamknęliśmy 40% stratą. To oznacza, że powrót do normalności zabierze nam sporo czasu, ale po sierpniu jesteśmy na dobrej drodze.

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

W kategorii MINI odnotowaliśmy 429 rejestracji (+36 szt. / +9,2% r/r). Na tak dobry wynik w segmencie autobusów MINI miały wpływ dodatnie rezultaty z sierpnia (+24 szt. / +46,1% r/r), 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 zaledwie 54 egzemplarze, czyli jesteśmy ciągle poniżej zeszłorocznej średniej i cały czas mocno poniżej wyniku z 2019 r., kiedy w MINI odnotowano poziom 89 szt./miesiąc.

Autobusy miejskie zamknęły okres styczeń-sierpień wynikiem 393 rejestracji (-43szt. / -9,9% r/r), co oznacza zdecydowanie lepszy rezultat w porównaniu z sytuacją po lipcu (-95 szt. / -22,4% r/r). Z kolei po czerwcu



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 września 2021

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). Z kolei sierpień to mocne wyjście na prostą (+52 szt. / +472,7% 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 49 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 ... osiem rejestracji od początku roku (-15 szt. / -65,2% 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, a teraz ten wskaźnik oscyluje na poziomie jednego pojazdu na miesiąc. Czyli beznadziejna sytuacja w tym segmencie pozostaje bez zmian.

Autobusy turystyczne dynamicznie cały czas rosną i po 8 miesiącach br. jest to już suma 130 rejestracji (+55 szt. / +73,3% r/r). Już w maju mieliśmy tutaj pierwsze, wyraźne oznaki poprawy sytuacji w tym segmencie, czerwiec je dodatkowo wzmocnił, a lipiec w pełni rozwinął. Sierpień to można powiedzieć posezonowa korekta sprzedaży. 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 (+57 szt. / +81,4% r/r) mamy nieznaczny spadek, ale kondycja wydaje się być cały czas dobra. Jak na po pandemiczny powrót. Na aktualny 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), lipca (+42 szt. / +262,5% r/r) i sierpnia (-2 szt. / -40% 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 ponad 16 szt. / m-c. 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 ośmiu 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



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 września 2021

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.

Tegoroczny skumulowany wynik dla tej kategorii wynosi 393 pojazdy, z czego najwięcej rejestracji odnotowano w Warszawie.

Na liście rankingowej w tym segmencie liderem jest Solaris z wynikiem 216 szt. autobusów miejskich, co dało mu ponad 55% udział w tym segmencie. Najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim w okresie styczeń-sierpień był Solaris Urbino 18 electric (61).

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 (393) aż 268 miało alternatywny napęd, co daje udział na wysokim poziomie 68%!

Dodatkowo odnotowaliśmy dwa ebusy w segmencie minibusów i jeden elektryczny autobus szkolny. Po okresie styczeń-sierpień br. struktura napędowa miejskiego segmentu wygląda następująco:

120 szt. z napędem gazowym (CNG/LNG);

146 szt. z napędem elektrycznym;

123 szt. z klasycznym napędem diesla,

5szt. 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, 27 września 2021

W porównaniu z 2019 rokiem Warszawa obroniła pierwszą, eko-pozycję (153 szt. w 2019 r.), 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 POLiŚ – 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 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 8 miesięcy 2021 liczba rejestracji minibusów osiągnęła poziom 429 szt. (+36 szt. / +9,2% 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 306 minibusów i ma aż 71,3% udziału w tym segmencie. Mimo wyraźnego spadku sprzedaży, Mercedes niezagrożenie przewodzi w tej kategorii, co równoległe 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 215 minibusów. W 2021 r. najwięcej tego minibusów zarejestrowano na Mazowszu – głównie w powiecie grodziskim (155) i pruszkowskim (26) oraz na Pomorzu – w powiecie wejherowskim (31).

Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus (188).

Turystyczne odrodzenie



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 września 2021

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.

W okresie styczeń-sierpień br. odnotowaliśmy sprzedaż 130 nowych autokarów, co daje nadzieję, że na szybki powrót do odpowiedniej kondycji po pandemicznej zapaści. W II połowie roku widać też powrót dotychczasowego układu na turystycznej liście rankingowej, na której początek wróciła marka Mercedes-Benz i to z dotychczasowym udziałem w tym segmencie na poziomie 42,3%.

Najczęściej kupowanym autokarem w tym roku jest ponownie Mercedes-Benz Tourismo (23).

Międzymiastowe oczekiwanie

W ciągu ośmiu miesięcy br. w Polsce zarejestrowano tylko osiem 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 uzupełniają tabor operatorów wybranych przez powiaty czy gminy. Dla porównania – w okresie styczeń-sierpień br. do Polski sprowadzono 703 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, 27 września 2021

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

Pozycja	Marka	1-8.2021		1-8.2020		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	383	39,8%	387	41,7%	-1,0%
2	SOLARIS	216	22,4%	233	25,1%	-7,3%
3	IVECO	76	7,9%	41	4,4%	85,4%
4	MAN	60	6,2%	63	6,8%	-4,8%
5	AUTOSAN	56	5,8%	50	5,4%	12,0%
6	FORD	42	4,4%	48	5,2%	-12,5%
	inni	130	13,5%	105	11,3%	23,8%
	OGÓLEM**	963	100%	927	100%	3,9%

*/ 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

Lista rankingowa marek

W ciągu ośmiu miesięcy 2021 r. liderem rynku nowych autobusów w Polsce jest marka Mercedes-Benz (383), która zanotowała nieznacznie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-4 szt. / -1,0% r/r), co też przełożyło się na spadek udziału w rynku (-2,0 pkt proc.) Widać jednak postępującą poprawę tych wyników – miesiąc wcześniej spadek sprzedaży oscylował na poziomie (-34 szt. / -9,7% r/r), a spadek udziałów wynosił 2,2 pkt proc. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 306 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 39,8% udział w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugi na polskim rynku nowych autobusów jest Solaris z wynikiem 216 rejestracji (-17 szt. / -7,3% r/r), co dało marce spadek udziału w rynku o 2,7 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 216 szt. i udziałem 40,4%. W tym gabarytowym rankingu wyprzedza Mercedes-Benz (77 szt. i 14,4% udziału) i Autosan (56 szt. i 10,5% udziału).

Trzecią pozycję na polskim rynku zajęło Iveco, które awansowało w rankingu dzięki dostawom autobusów z różnych kategorii – od MINI poprzez pojazdy miejskie i międzymiastowe po turystyczne. Tak szeroka oferta przyniosła marce 76 rejestracji (+35 szt. / +85,3% r/r) i wzrost udziału w rynku o 3,5 pkt proc do poziomu 7,9%.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 27 września 2021

Polska produkcja

Na koniec warto zauważyć, że w tym roku udział autobusów, które powstały w krajowych fabrykach i zostały w Polsce zarejestrowane jest aktualnie na wyższym poziomie. Wynika to z rosnącej sprzedaży pojazdów miejskich, których najwięcej produkowanych jest właśnie w naszym kraju, a także większego udziału minibusów MAN i Volkswagen produkowanych we Wrześni. Po ośmiu miesiącach 2021 r. zanotowaliśmy sprzedaż 338 pojazdów „made in Poland”, co daje 35,1% udział w całym rynku. Dla porównania – w całym 2020 r. „krajowy” wskaźnik wyniósł 551 szt., co oznaczało 36,8% 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 ■