Polski Związek Przemysłu MOTORYZACYJNEGO

jmk

INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 1 kwietnia 2019

Pierwsze rejestracje nowych autobusów STYCZEŃ - LUTY 2019 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC)

Statystyki za luty pokazują, że w kolejnych miesiącach rynek będzie musiał mocno starać się, żeby powtórzyć rekordowy wynik z 2018 roku.

Prezentujemy najnowsze analizy PZPM i JMK przygotowane na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (MC). W lutym 2019 r. krajowi przewoźnicy zarejestrowali łącznie 163 nowe autobusy. To rezultat zdecydowanie niższy niż rok temu (-66 szt. / -28,8%), a powodem takich wyników jest dużo słabsza niż spodziewana na początek roku kondycja strategicznych segmentów rynku , czyli pojazdów miejskich i a przede wszystkim - turystycznych, które z kolei przestał napędzać ubiegłoroczny lider Mercedes-Benz. Liczymy, że ta sytuacja szybko się zmieni i będziemy mogli ponownie prognozować na ten rok powtórkę wyniku z ub.r., który zamknął się rezultatem 2706 szt.

Biorąc pod uwagę duże zamówienia na autobusy miejskie i częściowe przesunięcie kontraktów z 2018 roku na bieżący rok zakładamy, że przy wzroście w miejskiej kategorii i nieznacznie niższej sprzedaży w pozostałych segmentach powinniśmy na koniec roku odnotować podobny wynik, czyli na granicy 2700 egzemplarzy. Powtórzenie tego rekordowego i niespotykanego dotąd w naszym kraju poziomu rejestracji byłoby dużym sukcesem i świetną wiadomością dla firm działających na tym rynku. Cały czas motorem tej pozytywnej dynamiki są unijne fundusze, które wspierają autobusowy rynek zarówno w ramach centralnego programu POIiŚ, jak i regionalnych - RPO i POPW. Znakiem charakterystycznym dla ubiegłorocznej sytuacji na rynku był fakt, że po raz pierwszy od kilku lat segment miejski w końcu dogonił minibusy i ponownie stał się strategicznym segmentem dla polskiego rynku nowych autobusów. W tym roku naszym zdaniem będzie podobnie.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce
styczeń - luty 2019 rok
według segmentów

sztuki

Segment		Nadwozie	1 - 2.2019		1 - 2.2018		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	4	2,5%			
	BUS>3,5T		158	97,5%	162	100,0%	-2,5%
DMC<8T	OGÓŁEM		162	100,0%	162	100,0%	0,0%
				46,2%		38,8%	
DMC>=8T	BUS>3,5T	MIEJSKI	164	86,8%	186	72,9%	-11,8%
		MIĘDZYMIASTOWY	4	2,1%	6	2,4%	-33,3%
		SZKOLNY					
		TURYSTYCZNY	21	11,1%	53	20,8%	-60,4%
		INNY			10	3,9%	-100,0%
	OGÓŁEM		189	100,0%	255	100,0%	-25,9%
				53,8%		61,2%	
	OGÓŁEM*		**351**	**100%**	**417**	**100%**	**-15,8%**

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

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

Polski Związek Przemysłu MOTORYZACYJNEGO

jmk

INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 1 kwietnia 2019

Autobusowy luty

Po grudniowym gwałtownym spadku liczby autobusowych rejestracji, styczeń przyniósł rynkowi uspokojenie i stabilizację. Z kolei luty to już całkowita zmiana nastrojów i „minusy" we wszystkich kategoriach funkcjonalnych. To także niepokój o segment autobusów turystycznych, który jakby nie mógł „odtajać" na wiosnę.

W lutym polscy przewoźnicy zarejestrowali 163 nowe autobusy, czyli o 66 szt. mniej niż rok temu (-28,8%). Jest to poniżej zarówno miesięcznej średniej z 2018r., która wyniosła 225 pojazdów, jak i średniej z 2017 r., czyli 191 autobusów. To jeszcze nie daje wyraźnych powodów to niepokoju, ale można traktować jako pierwszy sygnał ostrzegawczy. Autobusowy rynek rozwija się w miarę upływu roku, a apogeum sprzedaży przypada na II połowę roku. Teraz mamy czas zbierania kontraktów i układania produkcji, jednak dawniej nie było aż tak wyraźnych dysproporcji.

Najlepiej w lutym wypadła kategoria MINI, gdzie w lutym sprzedaż wyniosła 80 szt. (-2 szt. / -2,5%) w porównaniu z sytuacją sprzed roku. Słaba sytuacja panuje zarówno w segmencie autobusów miejskich, gdzie mamy spadek o 38 szt. (-34,5%), jak i turystycznych, który zamiast przygotowywać się do sezonu, notuje „zimowe" wyniki na poziomie 9 sztuk. To aż o 21 szt. mniej (-70%) niż rok wcześniej. Natomiast rezultat autobusów międzymiastowych mieści się w normie, czyli na minimalnym poziomie, który w lutym wyniósł 4 szt. (-2 szt. / -33,3%), co pokazuje, że ta kategoria cały czas znajduje się w permanentnej zapaści.

Od początku roku

W okresie styczeń-luty na polskim rynku nowych autobusów zostało zarejestrowanych łącznie 351 autobusów (-66 szt. / -15,8%). Prawie wszystkie poza 4 szt. były o DMC pow. 3,5 tony. Z kolei w zestawieniu powyżej 8 ton, w Polsce przybyło w tym roku tylko 189 autobusów, czyli aż o 66 szt. mniej niż w zeszłym roku (-25,9%). Do tego zeszłoroczny lider - marka Mercedes-Benz - zarejestrowała tutaj tylko 9 sztuk, podczas gdy rok wcześniej aż 108 szt. To najlepiej pokazuje, gdzie tkwi problem z tegoroczną kondycją rynku. Przypomnijmy, że w całym 2018 roku sprzedano 1602 pojazdy o DMC powyżej 8 ton, czyli o 367 szt. więcej (+29,7%), co oznacza wyraźne zwiększenie liczby rejestracji autobusów o wyższej masie całkowitej, co bezpośrednio wyniknęło z hossy w segmencie miejskim. Cały czas zakładamy, że ten rok tonażowo powinien być podobny do poprzedniego. W przyszłości w tym zestawieniu różnicę mogą zrobić autobusy MINI, które aktualnie często są wykorzystywane do transportu regionalnego. Jeżeli dzięki nowej ustawie ruszy kategoria autobusów międzymiastowych to spodziewamy się, że podniesie ona również poziom rejestracji autobusów powyżej 8 ton. Bez tej zmiany prawnej nie należy się spodziewać tutaj żadnych istotnych zmian.

W ogólnej klasyfikacji, w podziale na poszczególne segmenty, skumulowane wyniki po 2 miesiącach 2019 r. wyglądają następująco:
autobusy MINI - 162 szt. (0%);
autobusy miejskie - 164 szt. (-22 szt. / -11,8%);
autobusy międzymiastowe - 4 szt. (-2 szt. / -33,3%);
autobusy turystyczne - 21 szt. (-32 szt. / -60,4%);
autobusy szkolne - 0 szt.

Polski Związek Przemysłu MOTORYZACYJNEGO

jmk

INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 1 kwietnia 2019

Miejska ofensywa

Jeszcze dwa lata temu motorem napędowym wszystkich autobusowych rejestracji w Polsce była kategoria MINI (1057), która wówczas wyraźnie pokonała na tym polu segment miejski (766) szt. Z kolei w 2018 roku zwycięzcą w tej rywalizacji zostały autobusy miejskie z wynikiem 1145 szt., co pozwoliło zepchnąć segment MINI na drugie miejsce - z wynikiem 1104 szt. Naszym zdaniem ta tendencja utrzyma się także i w bieżącym roku, tym bardziej, że część ubiegłorocznych dostaw dla polskich miast została przesunięta na I kwartał 2019 roku.
Potwierdzają to dane ze stycznia, kiedy zarejestrowano 92 autobusy, czyli o 16 szt. więcej niż rok temu (+21%), co pozwoliło już w pierwszy miesiącu roku utrzymać przewagę nad minibusami (84). Gorzej już było w lutym, gdzie sprzedaż autobusów miejskich spadła do poziomu 72 szt. i po dwóch miesiącach br. mamy wynik niższy niż rok wcześniej 164 wobec 186.

Zielone autobusy

Przy okazji analiz danych CEP przygotowanych przez PZPM i JMK, o kategorii autobusów miejskich warto podkreślić, że coraz więcej w Polsce rejestruje się pojazdów z napędami alternatywnymi. Dotyczy to jak na razie tylko tego jednego segmentu. Zarówno wśród autobusów turystycznych, jak i międzymiastowych oraz minibusów dominuje napęd diesla i nic nie wskazuje na to, żeby to się miało zmienić w najbliższym czasie. Natomiast wśród miejskich operatorów - głównie dzięki unijnym funduszom i antysmogowym strategiom miast - takie ekologiczne rozwiązania stają się coraz popularniejsze.

W 2016 r. na łączną sumę 1942 szt. wszystkich nowych autobusów tylko 42 konstrukcje (czyli 2,2% wszystkich pojazdów) miało napęd alternatywny, w tym zarejestrowano:
- 19 pojazdów z napędem na sprężony gaz ziemny (CNG),
- 17 pojazdów z napędem hybrydowym,
- 6 elektrobusów.

W 2017 r. takich eko-autobusów zarejestrowano aż 160 szt., co dało 7-procentowy udział w całym rynku. W porównaniu z wynikiem 2,2% z 2016 r. to znaczący postęp, który prawie wyłącznie jest zasługą komunikacji miejskiej. W 2017 r. do grona zielonych autobusów dołączyło:
- 85 autobusów z napędem hybrydowym,
- 63 elektrobusy,
-12 pojazdów z napędem na sprężony gaz ziemny (CNG).

W 2018 roku udział niskoemisyjnej floty w łącznej sprzedaży był najwyższy w historii i ubiegły rok możemy określić mianem najbardziej „zielonego" w całej historii. W ciągu 12 miesięcy na rynku pojawiło się aż 317 szt. autobusów z alternatywnymi napędami - co daje eko-udział na poziomie 11,7%, w tym:
aż 200 autobusów z napędem hybrydowym,
63 elektrobusy,
54 pojazdy z napędem gazowym (CNG).
Od początku 2019 r. na łączną sumę 351 wszystkich nowych autobusów, 43 pojazdy miały eko-napęd (12,3%), co daje dobrą prognozę na cały rok. W podziale na rodzaj napędu - po dwóch miesiącach br. sytuacja jest następująca:
30 elektrobusów

Kontakt: Jakub Faryś – 0-22 322 7198 Aleksander Kierecki + 48 506 03 7171

INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 1 kwietnia 2019

13 autobusów z napędem hybrydowym,
Jak pokazują te dane, liczba zarejestrowanych autobusów z alternatywnymi napędami rośnie w rekordowym tempie - głównie dzięki unijnemu dofinansowywaniu. Rozwojowi tej części rynku będą sprzyjać też zapisy w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, o świadczeniu lub zlecaniu świadczenia przez jednostki samorządu terytorialnego usług komunikacji miejskiej podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki osiągnie co najmniej 5% od 2021 roku. Warto pamiętać, że swój przetarg na innowacyjny e-bus ogłosił także na początku 2018r. NCBR (który został już rozstrzygnięty). Także tutaj nie ma odwrotu i napęd elektryczny będzie z roku na rok zwiększał swój udział w polskim rynku autobusów.

Dynamiczny jak MINI

Z roku na rok segment autobusów MINI umacnia swoją pozycję na autobusowym rynku w Polsce. W okresie styczeń-luty 2019 r. liczba rejestracji minibusów była dokładnie taka sama jak rok wcześniej i wyniosła 162 szt.
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 samego początku zdecydowanym liderem jest tutaj marka Mercedes-Benz, która po lutym br. osiągnęła rezultat 132 minibusy, osiągając aż 81% udział. Najlepszy z konkurentów – Iveco – może pochwalić się rezultatem 17 zarejestrowanych minibusów (11% udział w segmencie). Tak znacząca przewaga Mercedesa zapewniła niemieckiemu producentowi nie tylko tytuł lidera w kategorii MINI, ale także w całym autobusowym rynku.
Oczywiście na te wyniki zapracowały także polskie firmy zabudowujące pojazdy klasy MINI. Wśród nich pierwszy jest Mercus (61), następnie Auto-Cuby, CMS Auto, Bus_Center, Warmiaki i in.. Najwięcej minibusów zarejestrowano tradycyjnie w powiecie wejherowskim (35), a następnie na Mazowszu - głównie w powiecie grodziskim (32).

Turystyczna moc

Patrząc na skumulowany wynik za styczeń i luty dla segmentu turystycznego widać wyraźnie, że sytuacja odbiega od normy. I to znacznie. W analogicznym czasie ub.r.dostawy autokarów wyniosły 53 szt. Teraz to zaledwie 21 egzemplarzy, czyli aż o 32 szt. mniej (-60,4%). Ten wynik jest zdecydowanie poniżej poziomu do jakiego przyzwyczaił nas turystyczny rynek i może oznaczać to zapowiedź jeszcze większego spadku niż w ubiegłym roku. Przypomnijmy, że w 2018 roku łącznie zarejestrowano 368 fabrycznie nowych autokarów (-16 szt. / -4,2%). Więcej na temat aktualnej kondycji tej kategorii będziemy mogli powiedzieć po I kwartale, kiedy tradycyjnie powinien nastąpić wysyp turystycznych rejestracji - przed kolejnym sezonem.
W turystycznym rankingu producentów liderem jest Irizar, który zarejestrował 7 autokarów, a drugi jest Mercedes-Benz.

Międzymiastowe spowolnienie

W 2018 r. w naszym kraju sprzedano 70 szt. autobusów międzymiastowych, czyli o 14 pojazdów mniej niż w 2017 r. (-16,7%). W styczniu i lutym 2019 roku na liczniku w tej kategorii mamy cztery

sztuki, czyli o dwie szt. mniej niż rok wcześniej (-33,3%). Najwięcej tych rejestracji ma marka Iveco (3).

Skala tych zakupów najlepiej oddaje, w jakiej sytuacji znajduje się ten segment. Teraz charakteryzują go głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych oraz kolejne zamówienia ze strony regionalnych przewoźników, którzy pod presją ekspresowych połączeń międzymiastowych zaczynają także inwestować w coraz nowocześniejszy tabor. Nabiera wagi możliwość przewozu osób niepełnosprawnych. Mamy nadzieję, że zbliżający się moment wejścia ustawy o publicznym transporcie zbiorowym spowoduje (w 2020 r.), że ta kategoria odrodzi się i będzie notowała poziom sprzedaży przynajmniej porównywalny z autobusami turystycznymi. Jednak, jak na razie to margines rynku.

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce
styczeń - luty 2019 rok

sztuki

Pozycja	Marka	1 - 2.2019		1 - 2.2018		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	141	40,2%	231	55,4%	-39,0%
2	SOLARIS	59	16,8%	67	16,1%	-11,9%
3	IVECO	45	12,8%	9	2,2%	400,0%
4	ISUZU	29	8,3%		0,0%	
5	MAN	19	5,4%	14	3,4%	35,7%
6	URSUS	10	2,8%	2	0,5%	400,0%
	inni	48	13,7%	94	22,5%	-48,9%
	OGÓŁEM**	**351**	**100%**	**417**	**100%**	**-15,8%**

*/ 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 pierwszych dwóch miesiącach 2019 r. zdecydowanym liderem autobusowego rynku w Polsce powyżej 3,5 t DMC została marka Mercedes-Benz (141), która zanotowała jednak spory spadek sprzedaży i udziałów (-90 szt. / -39% / udział -15,2 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 132 pojazdy z trójramienną gwiazdą i to ten segment pozwolił marce uzyskać w całym rynku udział powyżej 40%.

Drugi jest Solaris, który od początku 2019 roku rejestruje wyłącznie autobusy miejskie i to wyłączne powyżej 8 t DMC. Wicelider rynku ma na swoim koncie 59 pojazdów, czyli o 8 szt. mniej niż przed rokiem (-11,9%), co zapewniło marce udział na poziomie 17% (-0,7 pkt proc.).

Nietypowo (co z kolei jest charakterystyczne dla pierwszych miesięcy roku) trzecie miejsce na autobusowym rynku ma Iveco, które świetnie rozpoczęło rok, realizując rzeszowski kontrakt na autobusy miejskie. Dokładając do tego dobrą sprzedaż minibusów mamy nowego gracza na podium z wynikiem 45 rejestracji (+36 szt. / +400%) i blisko 13% udziałem (+10,7 pkt proc.)

INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 1 kwietnia 2019

Kolejne zaskoczenie to czwarte miejsce Isuzu, które po realizacji łódzkiego kontraktu wysoko plasuje się w sprzedażowych rankingach. Turecko - japońska marka ma na swoim koncie 29 rejestracji, co zapewniło jej ponad 8% udział. W ub.r. o tej porze nie była jeszcze obecna a w całym ub.r. zarejestrowała 5 szt. (4 miejskie i 1 międzymiastowy).
W klasyfikacji od 8 t DMC, pierwsze miejsce od początku 2019 ma Solaris (59 szt.) z 31% udziałem, drugie jest Isuzu (29 szt.) z 15% udziałem, a trzecie miejsce ma Iveco (28 szt.) i z udziałem bliskim 15%. Przed rokiem w tym czasie pierwszy był Mercedes-Benz, drugi Solaris a trzeci Autosan.

Polska produkcja

Na koniec warto zauważyć, jak to wynika z naszej (PZPM i JMK) analizy danych o pierwszych rejestracjach, że po lutym br. udział autobusów, które powstały w krajowych fabrykach zwiększył się i wolumen jest na dobrym poziomie - głównie dzięki wzmożonej sprzedaży pojazdów miejskich, których najwięcej jest produkowanych w naszym kraju. Aktualny poziom to 94 szt., co daje udział na poziomie 27% wobec 24% przed rokiem. Dla porównania - w całym 2018 r. liczba wytworzonych w kraju i tu zarejestrowanych autobusów wyniosła 872 szt., co przełożyło się na 32,2% udział we wszystkich rejestracjach. W 2017 r. były to 602 egzemplarze i 26,2%.
Pamiętajmy też, że w kategorii MINI prężnie działają polskie firmy zabudowujące, takie jak: Mercus, Auto-CUBY, BUS Factory, BUS-Center, Warmiaki, CMS-Auto, Polster, Eurobus, Automet, Bus-Prestige, Acbus, czy SprintCar i in.. Po ich dodaniu, wskaźnik krajowego pochodzenia rejestrowanych autobusów wynosi ponad 66%. To oznacza, że 2/3 sprzedawanych w Polsce autobusów jest też produkowana lub zbudowana na sprowadzonym podwoziu, w naszym kraju. Porównując to z rynkiem pojazdów osobowych czy ciężarowych to świetny wynik i mamy nadzieję, że w 2019 roku go powtórzymy.

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. ■ AGT Europe Automotive Import ■ Almot ■ British Automotive Polska ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Opel Poland ■ Gruau Polska ■ Harley Davidson C&EE ■ Honda Motor Europe ■ Hyundai Motor Poland ■ Isuzu Automotive Polska ■ Iveco Poland ■ KIA Motors Polska ■ KTM C&EE ■ MAN Trucks ■ MAN Trucks&Bus Polska ■ Mazda Motor Logistics Europe ■ Mercedes-Benz Polska ■ MMC Car Poland ■ Moto Wektor ■ Motorland ■ MRauto ■ Nexteer Automotive ■ Nissan SC&EE ■ Polonia Cup ■ Probike ■ Renault Polska ■ Renault Trucks Polska ■ Scania Polska ■ Scooter ■ Sitech ■ 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 ■

Kontakt: Jakub Faryś – 0-22 322 7198 Aleksander Kierecki + 48 506 03 7171