



**INFORMACJA PRASOWA**

**EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 23.07.2019 GODZ. 00:01**

Warszawa, 22 lipca 2020

**Pierwsze rejestracje nowych autobusów**

**STYCZEŃ - CZERWIEC 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 I połowie br. w naszym kraju zarejestrowano zaledwie 697 nowych autobusów, z czego w styczniu – 158 szt., w lutym – 122 szt., w marcu – 117 szt., w kwietniu – 64 szt., w maju – 97 szt. i w czerwcu – 139 szt.

Dane z poszczególnych miesięcy najlepiej pokazują wpływ epidemii na autobusowy rynek. W marcu sytuacja wydawała się „pod kontrolą”, kiedy gospodarka do połowy miesiąca pracowała jeszcze na normalnych obrotach. Wcześniej na początku roku obserwowaliśmy przyhamowanie na rynku nowych autobusów rozpoczęte w lipcu ub.r. Jednak w kwietniu zobaczyliśmy prawdziwy obraz kryzysu (-76,6% r/r i -45,3% m/m). Maj przyniósł wyższy poziom rejestracji niż miesiąc wcześniej. Podobnie czerwiec. Dlatego mamy nadzieję, że najgorszy.

**Autobusowy czerwiec**

W czerwcu 2020 r. krajowi przewoźnicy zarejestrowali łącznie 139 nowych autobusów. To o 42 egzemplarze więcej niż w maju (+43,3%), co oczywiście jest bardzo pozytywnym sygnałem, ale jednocześnie też bardzo słabym wynikiem w odniesieniu do rezultatów z poprzednich lat. Dla porównania: czerwcowy poziom sprzedaży przed rokiem wyniósł 397 szt., a w analogicznym miesiącu 2018 r. – 245 szt. Tym samym tegoroczny wynik ostatniego miesiąca przełożył się na rekordowy spadek aż o 258 szt. r/r (-65%). Na pocieszenie można tylko dodać, że to wyższy rezultat w porównaniu z majem i kwietniem br., kiedy zmiana r/r wyniosła odpowiednio -76,6% i -71,3%.

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

Segment		Nadwozie	1-6.2020		1-6.2019		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	5	1,7%	7	1,07%	-28,6%
	BUS>3,5T		293	98,3%	648	98,9%	-54,8%
DMC<8T	OGÓŁEM		298	100,0%	655	100,0%	-54,5%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	330	82,7%	597	67,1%	-44,7%
		MIĘDZYMIASTOWY	15	3,8%	26	2,9%	-42,3%
		SZKOLNY	54	13,5%	266	29,9%	-79,7%
		TURYSTYCZNY			1	0,1%	-100,0%
DMC>=8T	OGÓŁEM		399	100,0%	890	100,0%	-55,2%
	OGÓŁEM*		697	100%	1545	100%	-54,9%

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

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



## **INFORMACJA PRASOWA**

**EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 23.07.2019 GODZ. 00:01**

Warszawa, 22 lipca 2020

Kolejny pozytywny, to „plus” w jednym z funkcjonalnych segmentów. W maju odnotowaliśmy spadki we wszystkich kategoriach, natomiast w czerwcu autobusy miejskie wyszły na plus w porównaniu z sytuacją sprzed roku. Dobry znak. W czerwcu, w strategicznej dla rynku kategorii autobusów miejskich zanotowaliśmy 93 rejestracje, co oznacza wzrost o 11 szt. (+13,4% r/r). Niestety, pozostałe segmenty cały czas tkwią w kryzysie. Najtrudniejsza sytuacja panuje wśród autobusów turystycznych. W ostatnim miesiącu odnotowaliśmy zaledwie 10 nowych autokarów (-63 szt. / -86,3% r/r). Z kolei największy ilościowo spadek wystąpił wśród minibusów (-199 szt. / -84,7% r/r), które do tej pory ciągnęły cały rynek w górę. Teraz te role się odwróciły. Podobnie niekorzystna sytuacja panuje w niszowym segmencie autobusów międzymiastowych, w którym w czerwcu ub.r. zakupiono 7 autobusów, podczas gdy w tym roku ani jednego.

### **Od początku roku**

W okresie styczeń-czerwiec br. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 697 nowych autobusów. W ciągu ostatniego miesiąca różnica w porównaniu do analogicznego okresu ub.r. zwiększyła się do 848 szt. r/r/ -54,9%. Po maju wynosiła jeszcze -590 szt. r/r / -51,4%. Do tego głębokiego spadku poza oczywiście pandemią koronawirusa przyczyniła się wysoka baza odniesienia wyników z pierwszej połowy ub.r. a szczególnie osiągnięte wtedy rezultaty od kwietnia do czerwca.

Spodziewamy się, że w lipcu br. wyniki będą nieznacznie lepsze. W miejskim segmencie ruszyły odbiory zamówionych wcześniej autobusów (głównie z unijnym wsparciem), transport pozamiejski powoli zaczyna odżywać i nie jest już tak mocno ograniczony pasażerskimi limitami, wznowiono także ruch na trasach międzynarodowych i w turystyce, jednak tutaj powrót do poprzedniej kondycji zajmie nam kilka lat. Naszym zdaniem stosunkowo najsłabiej kryzys odczują autobusy miejskie, które cały czas są zarówno rejestrowane, jak i kontraktowane w naszym kraju (przede wszystkim w ramach unijnych projektów), natomiast najmocniej kryzys uderzył w przewoźników turystycznych, którzy już w grudniu odczuli pierwsze symptomy nadchodzącej pandemii i jako ostatni wrócą do pracy na normalnych obrotach.

Po I połowie br. sytuacja w poszczególnych segmentach w naszym kraju wygląda następująco:

minibusy: 298 rejestracje (-357 szt. r/r/ -54,5%), podczas gdy po maju był to poziom 262 szt. (-158 szt. r/r/ -37,6%),

autobusy miejskie: 330 rejestracji (-267 szt. r/r/ -44,7%), podczas gdy po maju był to poziom 237 szt. (-278 szt. r/r/ -54%),;

autobusy międzymiastowe: 15 rejestracji (-11 szt./ -42,3% r/r), czyli jest to identyczny poziom, jak w maju br.;

autobusy turystyczne: 54 rejestracje (-212 szt. / -79,7% r/r), podczas gdy po maju mieliśmy 44 rejestracje (-151 szt. / -77,4% r/r).

To daje średnią miesięczną liczbę nowych rejestracji na poziomie 116 autobusów (po maju było to 112 szt.) Dla porównania – średnia miesięczna z całego 2019 r. to 206 szt., a z 2018 r. – 225 szt.

Podsumowując autobusową sytuację od początku roku, warto przypomnieć, że ubiegłoroczny poziom (2478 szt.) był niższy o 8,4% niż rekordowy wynik z 2018 r., kiedy zanotowano 2706



## **INFORMACJA PRASOWA**

**EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 23.07.2019 GODZ. 00:01**

Warszawa, 22 lipca 2020

rejestracji nowych autobusów. Teraz nie ma najmniejszych szans, aby w tym roku choćby zbliżyć się do rezultatu z 2019 roku.

Przed epidemią szacowaliśmy, że polski rynek autobusów może osiągnąć w 2020 r. rezultat ok. 2100-2200 szt., czyli byłby niższy w porównaniu z 2019 rokiem o ok. 12%. Teraz – w sytuacji kryzysu po COVID-19 – ciężko już mówić o jakichkolwiek prognozach. Wydaje się, że w tym roku rynek autobusów turystycznych może zejść do najniższego poziomu w swojej historii. Brak szkolnych i zagranicznych wycieczek w dotychczasowej skali odbijają się zarówno na kategorii autobusów MINI, jak i pojazdów turystycznych. Natomiast rynek miejskich pojazdów powinien utrzymać zakładany poziom, czyli ok. 800 rejestracji. Wiele też zależy od kondycji autobusowych fabryk, które miałyby je wyprodukować. Można powiedzieć, że w tym roku autobusowy rynek czeka bardzo trudny test – najtrudniejszy od czasów transformacji.

### **Strategiczny miejski segment**

W 2019 roku kategoria autobusów miejskich przegrała (1032 szt.) z segmentem MINI (1064) w walce o prymat na polskim rynku nowych autobusów. W wyjątkowym 2020 r. spodziewamy się jednoznacznego zwycięstwa miejskiego segmentu, jako stosunkowo najmniej podatnego na negatywny wpływ epidemii COVID-19. To strategiczna kategoria rynku i to zarówno pod względem wartości sprzedawanych pojazdów, jak i miejsca ich produkcji. Zdecydowana większość z nich powstaje w Polsce – m.in. w fabryce MAN Bus w Starachowicach, Solaris w Bolechowie, Scania w Słupsku i Autosan w Sanoku. Do tego dochodzą zakłady Volvo we Wrocławiu, które również z roku na rok zwiększają swoje miejskie obroty. Liczba autobusowych fabryk w naszym kraju pokazuje najlepiej, jak ważny jest ten segment i to nie tylko dla samego rynku, ale całej gospodarki.

W czerwcu br. w Polsce zarejestrowano 93 miejskie autobusy (to zdecydowanie więcej niż w maju, kiedy było ich 65 szt.), co oznacza już wynik porównywalny z ubiegłym rokiem: +11 szt. / +13,4% r/r). Dla porównania w analogicznym miesiącu 2019 r. był to poziom 82 szt., w 2018 r. – 108 szt., a w 2017 r. – 54 szt. Na koniec warto zauważyć, że te majowe, miejskie rejestracje stanowiło aż 66% wszystkich sprzedanych w tym miesiącu autobusów. To tendencja, którą obserwujemy od kwietnia i naszym zdaniem taka sytuacja utrzyma się w kolejnych miesiącach.

Skumulowany, miejski wynik za pierwsze półrocze br. to 330 rejestracji., co oznacza niższy poziom od ubiegłorocznego o 267 szt. / -44,7% r/r, podczas gdy po maju mieliśmy wynik niższy od ubiegłorocznego o 278 szt. / -54% r/r. To daje średnią sprzedaży na poziomie 55 szt. miesięcznie (po maju był to wskaźnik 47 szt.) Dla porównania – średnia miesięczna dla tej kategorii w 2019 roku wynosiła 86 szt.

Od początku roku najwięcej nowych autobusów miejskich jednej marki – Mercedes-Benz - zarejestrowano w Gdańsku – 48 szt.. To wywarło wpływ na miejski ranking, w którym niemiecka marka zajmuje drugie miejsce (70), a prowadzi Solaris, który zarejestrował w ciągu 6 miesięcy br. 147 autobusów, co dało mu ponad 44% udział w tym segmencie.

Najczęściej kupowany w Polsce autobus miejski w okresie styczeń-czerwiec 2020 to Solaris Urbino12.

### **Zielone miasta**

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,



## **INFORMACJA PRASOWA**

**EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 23.07.2019 GODZ. 00:01**

Warszawa, 22 lipca 2020

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 2020 roku pokazują, że polski rynek cały czas kontynuuje swój marsz w kierunku zielonych technologii i spośród wszystkich 330 zarejestrowanych w tym czasie autobusów miejskich aż 176 miało alternatywny napęd (53%), w tym:

03 miało napęd gazowy (CNG)

67 miało napęd elektryczny ( w tym 1 szt. w wersji autobusu Mini)

8 hybrydowy.

Od początku roku w rankingu miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy na pierwszym miejscu mamy Tychy głównie z pojazdami gazowymi (54 szt. w tym dwa elektryczne) i Warszawę z gazowo-elektromobilnym miksem (39). 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 tutaj 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. Natomiast aktualnie w sejmie wazą się losy Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, który miał w przyszłości wspierać zakup elektrobusów w naszym kraju – m.in. poprzez zlikwidowany w tym roku projekt e-Bus. Ministerstwo Klimatu zapowiada, że w to miejsce – i to już w najbliższych miesiącach – uruchamiane zostaną kolejne programy uwzględniające m.in. dopłaty do autobusów. Zobaczmy, jak to wyjdzie w praktyce. Jedno jest pewne - bez pomocy i zachęt ze strony państwa zakupy zielonych autobusów w Polsce ponownie się skurczą.

### **MINI sprzedaż**

Do 2019 roku kategoria autobusów MINI systematycznie umacniała swoją pozycję na autobusowym rynku w Polsce. Rok 2020 może okazać się tutaj przełomowy z powodu epidemii i zapaści w zakresie transportu krajowego i międzynarodowego.

W czerwcu liczba rejestracji minibusów była po raz drugi od początku roku niższa niż rok wcześniej i to już bardzo wyraźnie (-199 szt. / -84,7% r/r) i osiągnęła poziom 36 szt. To i tak więcej niż w



## **INFORMACJA PRASOWA**

**EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 23.07.2019 GODZ. 00:01**

Warszawa, 22 lipca 2020

maju, kiedy zarejestrowano tutaj zaledwie 12 szt., jednak wówczas mieliśmy mniejszy procentowy spadek (-62 szt. / -74,7% r/r)

Skumulowany wynik MINI od początku 2020 roku wyniósł 298 szt. (-357 szt. / -54,5% r/r), podczas gdy po maju ta różnica była ilościowo i procentowo mniejsza (-158 szt. / -37,6% r/r). Takie wyniki dają tegoroczną średnią na poziomie 50 minibusów na miesiąc (w maju było to 52 szt.). Za cały 2019 r. ten wskaźnik wynosił 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 228 minibusów (-297 szt. / -56,6%). Mimo wyraźnego spadku sprzedaży, Mercedes cały czas 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 (111), następnie Bus-Center, Auto-Cuby, CMS Auto, Bus Factory, Warmiaki, Polster, Eurobus, Auto-Merc, Carpol, Sprintcar, Businvest, Automet oraz inni.

W I połowie br. najwięcej minibusów zarejestrowano na Mazowszu - głównie w powiecie pruskowskim (48) i grodziskim (35), a następnie na Pomorzu - przede wszystkim w powiecie wejherowskim (36). Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus.

### **Turystyczna katastrofa**

Patrząc na turystyczne wyniki z czerwca br. widać wyraźnie, że segment autokarów jest w bardzo słabej kondycji. W marcu procentowo wyglądało to jeszcze nieźle – co wynikało z bardzo słabego początku poprzedniego roku, jednak teraz sprzedaż autokarów plasuje się na bardzo niskim poziomie i nie notowanym dotychczas o tej porze roku, kiedy zwykle autokarowi przewoźnicy szykowali się do kolejnego sezonu i realizowali liczne inwestycje w tabor. Ten rok jednak jest niezwykle i dlatego branża ta znalazła się w katastrofalnej sytuacji, która trwa już od końca 2019 r. Dlatego w tym roku naszym zdaniem odnotujemy najniższy turystyczny wynik w historii polskiego rynku autobusów.

W czerwcu zanotowaliśmy rejestracje 10 autokarów (-63 szt. / 86,3% r/r). To podobna sytuacja, jak w maju, kiedy naszym kraju sprzedano zaledwie 11 autokarów (-66 szt. / -85,7% r/r). To i tak zdecydowana poprawa w porównaniu z kwietniem, kiedy sprzedaż osiągnęła poziom ... 5 egzemplarzy (-72 szt. / -93,5% r/r). Dla porównania - w czerwcu 2019 r. sprzedano w Polsce 73 autokary, a w czerwcu 2018 r. – 34 szt.

Skumulowany wynik za I połowę 2020 r. jest wypadkową tych negatywnych danych i jest to poziom 54 rejestracji, czyli aż o 212 sztuk mniej niż przed rokiem (-79,7%). W maju ta różnica do ubiegłorocznego poziomu wynosiła jeszcze 150 sztuk (-77,2%). Teraz mamy prawdziwy obraz sytuacji. Dodajmy, że średnia miesięczna z całego 2019 roku dla tej kategorii wyniosła 28 szt. Teraz po 6 miesiącach br. ten wskaźnik to zaledwie 9 szt.

W autokarowym rankingu producentów liderem jest marka Mercedes-Benz ze sprzedażą 15 autokarów. Tytuł najczęściej kupowanego autobusu turystycznego po czerwcu należy do MAN Lion`s Coach L.



## **INFORMACJA PRASOWA**

**EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 23.07.2019 GODZ. 00:01**

Warszawa, 22 lipca 2020

### **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. Z kolei rok temu – w czerwcu 2019 sprzedano 7 szt. takich pojazdów, a w czerwcu 2018 r. - 5 szt.

Jedynie dzięki dobremu wynikowi ze stycznia br., skumulowany rezultat w tym segmencie wygląda jeszcze całkiem nieźle. Przynajmniej statystycznie. W I połowie br. w Polsce zarejestrowano 15 autobusów międzymiastowych (-11 szt. / -42,3% r/r), co daje średnią miesięczną dla tej kategorii na poziomie ... 2,5 szt. Dla porównania – średnia za cały rok 2019 wyniosła także 1,5 sztuki, a w 2018 r. – 3,75.

Międzymiastowy segment zasilają głównie kontrakty na zakupy autobusów do przewozów pracowniczych oraz kolejne zamówienia ze strony regionalnych przewoźników, którzy korzystają z unijnych środków i inwestycją w nowy tabor. Powoli też rośnie udział zakupów w ramach 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 czerwcu br. do Polski sprowadzono 50 autobusów międzymiastowych, a ich łączna suma od stycznia to 353 szt. (!). To 23 razy więcej niż 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 SOR (7) z 46,7% udziałem w tej części rynku. Najczęściej kupowany autobus międzymiastowy w tym roku to SOR CN 12,3.



### INFORMACJA PRASOWA

**EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 23.07.2019 GODZ. 00:01**

Warszawa, 22 lipca 2020

#### Pierwsze rejestracje **NOWYCH** autobusów w Polsce styczeń - czerwiec, 2020 rok

Pozycja	Marka	1-6.2020		1-6.2019		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	314	45,1%	713	46,1%	-56,0%
2	SOLARIS	147	21,1%	206	13,3%	-28,6%
3	MAN	55	7,9%	208	13,5%	-73,6%
4	AUTOSAN	50	7,2%	43	2,8%	16,3%
5	FORD	33	4,7%	10	0,6%	230,0%
6	IVECO	26	3,7%	137	8,9%	-81,0%
	inni	72	10,3%	228	14,8%	-68,4%
	<b>OGÓLEM**</b>	<b>697</b>	<b>100%</b>	<b>1545</b>	<b>100%</b>	<b>-54,9%</b>

\*/ 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 I połowie 2020 r. liderem autobusowego rynku w Polsce jest marka Mercedes-Benz (314), która zanotowała niższą sprzedaż niż przed rokiem (-399 szt. / -56% r/r), co przełożyło się na spadek udziału w rynku (- 1,0 pkt proc.). Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano aż 228 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać 44,9% udział w całym rynku.

Drugą pozycję zajął tradycyjnie Solaris z wynikiem 147 rejestracji (-59 szt. / -28,6% r/r). Wielkopolski producent dostarcza na rynek tylko autobusy miejskie (w której to kategorii jest liderem) i tylko pojazdy o masie powyżej 8 t DMC. W tym ujęciu – czyli bez kategorii MINI (3,5 - 8 t DMC) – wielkopolska firma ma zdecydowanie pierwsze miejsce z udziałem 36,7% i wyprzedza w gabarytowym rankingu Mercedesa (86 szt. i 21,4% udziału) i Autosan (50 szt. i 12,5% udziału).

Na trzeci miejscu o sześciu miesiąca br. ponownie uplasował się MAN, który podczas pandemii zanotował spory spadek sprzedaży (-153 szt. / -73,6% r/r/), ale mimo to wygrał rywalizację z Autosanem o miejsce na podium – z wynikiem 55 sprzedanych autobusów, co zapewniło mu 7,9% udziału w rynku (-5,6 pkt. proc). MAN jako jedyny – obok Mercedesa - może pochwalić się sprzedażą we wszystkich kategoriach funkcjonalnych rynku: od minibusów przez autobusy miejskie i międzymiastowe po autokary.

### Polska produkcja

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

W ciągu 6 miesięcy br. 2020 r. „krajowy” wskaźnik wyniósł 252 szt., co oznacza 36% udział w całym rynku. To bardzo dobry rezultat. Dla porównania - w 2019 r. poziom autobusów



## **INFORMACJA PRASOWA**

**EMBARGO NA PUBLIKACJĘ DANYCH DO DNIA 23.07.2019 GODZ. 00:01**

Warszawa, 22 lipca 2020

wyprodukowanych i sprzedanych w naszym kraju wyniósł 844 szt., co przełożyło się na udział na poziomie 34%. Z kolei w 2018 r. wskaźnik ten wyniósł 32,2%, a w 2017 r. - 26,2%. Wraz z prognozowaną przewagą rejestracji autobusów miejskich w tym roku, liczymy na dalszy wzrost tego wskaźnika.

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

---

**Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego** jest największą polską organizacją pracodawców branży motoryzacyjnej, zrzeszającą oficjalnych producentów i przedstawicieli producentów pojazdów samochodowych, autobusów, ciężarówek, samochodów osobowych i dostawczych a także motocykli, motorowerów oraz producentów nadwozi w Polsce.

Jako członek Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA oraz Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motocykli ACEM, PZPM reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.

■ 3M Poland ■ 4 CV MOBILE ■ AC S.A. ■ AGT Europe Automotive Import ■ Almot ■ British Automotive Polska ■ BMW ■ Carpol ■ DAF Trucks Polska ■ EKOCEL ■ Eurotrailer ■ Fiat Auto Poland ■ Ford Polska ■ Ford Trucks Polska ■ Gruau Polska ■ Harley Davidson C&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 ■