



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 maja 2021

Pierwsze rejestracje nowych autobusów STYCZEŃ - KWIECIEŃ 2021 roku Analizy PZPM i JMK na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów

W kwietniu 2021 r. w naszym kraju zarejestrowano 78 szt. fabrycznie nowych autobusów, co oznacza wzrost sprzedaży (+21,9%) w porównaniu z analogicznym miesiącem 2020 roku.

To wyczekiwany od początku roku „plus” w miesięcznych statystykach na polskim rynku autobusów i zapowiedź powolnej poprawy sytuacji.

Spadki liczby autobusowych rejestracji notujemy niemal nieprzerwanie od drugiej połowy 2019 roku. 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). Natomiast kwiecień przyniósł zdecydowane polepszenie sytuacji i pierwszy w tym roku wzrost, i to dwucyfrowy – o 14 szt. (+21,9%)! Tym samym okres styczeń-kwiecień autobusowy rynek zamknął rezultatem 386 rejestracji, czyli o -16,3% r/r mniej niż w analogicznym okresie przed rokiem. Po marcu ta różnica wynosiła jeszcze -22,4% r/r.

Mimo jeszcze słabych wyników w pierwszych czterech miesiącach br. mamy nadzieję, że w tym roku powtórzymy zeszłoroczny rezultat, kiedy zarejestrowano 1495 szt. i odnotowano 40% stratę. Podobny poziom rejestracji osiągnięto poprzednio w 2014 roku (1 473 szt.) Tak słabe obecne wyniki w porównaniu z 2019 rokiem to 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.

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

Segment		Nadwozie	1-4.2021		1-4.2020		Zmiana % r/r
			Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
	BUS<=3,5T	MINI	2	0,9%	5	2,07%	-60,0%
	BUS>3,5T		218	99,1%	236	97,9%	-7,6%
DMC<8T	OGÓŁEM		220	100,0%	241	100,0%	-8,7%
	BUS>3,5T	MIEJSKI	131	78,9%	172	78,2%	-23,8%
		MIĘDZYMIASTOWY	3	1,8%	15	6,8%	-80,0%
		SZKOLNY	1	0,6%			
		TURYSTYCZNY	31	18,7%	33	15,0%	-6,1%
		INNY					
DMC>=8T	OGÓŁEM		166	100,0%	220	100,0%	-24,5%
	OGÓŁEM*		386	100%	461	100%	-16,3%

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

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

Autobusowy kwiecień

W kwietniu br. zarejestrowano 78 nowych autobusów, czyli w zestawieniu z sytuacją sprzed roku mamy wzrost o 14 szt. (+21,9% r/r) i zdecydowanie lepsze wyniki niż w marcu br. (-17 szt. / -14,5% r/r) czy w lutym (-7 szt. / -5,7% r/r). Natomiast jesteśmy daleko od „hurraoptymizmu” – po pierwsze porównujemy te wyniki z „pandemicznym” kwietniem 2020 r., kiedy mieliśmy zakaz przemieszczania się, a po drugie – kwietniowy rezultat nie przekroczył średniego poziomu sprzedaży w bieżącym roku. Po trzecie – wzrost zawdzięczamy kategorii najmniejszych autobusów dostępnych na rynku, czyli o stosunkowo mniejszej wartości od pozostałych segmentów.

W podziale funkcjonalnym w kwietniu zarejestrowano następujące rodzaje autobusów:

POLSKI ZWIĄZEK PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO JMK – ANALIZY RYNKU TRANSPORTOWEGO

WWW.PZPM.ORG.PL

WWW.INFOBUS.PL

Kontakt: Jakub Faryś – 0-22 322 7198

Aleksander Kierecki + 48 506 03 7171



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 maja 2021

37 szt. MINI-busów (+25 szt. / +208,3 r/r);
34 szt. autobusy miejskie (-13 szt. / -27,7% r/r)
1 autobus międzymiastowy (+1 szt. / +100% r/r)
6 szt. autobusów turystycznych (+1 szt. / +20% r/r)
0 autobusów szkolnych

Od początku roku

W okresie styczeń-kwiecień 2021 r. polscy przewoźnicy zarejestrowali łącznie 386 nowych autobusów, czyli o 75 szt. / -16,3% mniej niż przed rokiem. Warto podkreślić, że jest to łagodniejszy spadek niż po I kwartale br. (-89 szt. / -22,4%), jak i za cały ubiegły rok, który zamknęliśmy 40% stratą.

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

W kategorii MINI odnotowaliśmy 220 rejestracji (-21 szt. / -8,7% r/r), co oznacza, że spadek zmniejszył się w porównaniu z sytuacją jaką mieliśmy miesiąc wcześniej aż o 11,4 punkty proc. Na złagodzenie spadku w segmencie autobusów MINI w ostatnim kwartale miał wpływ dodatni rezultat z ostatniego miesiąca br. (+25 szt. / +208,3 r/r), gdyż w dwóch pierwszych miesiącach miały miejsce 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). Dla porównania - w całym 2020 r. sprzedano 670 minibusów, co dało roczną średnią na poziomie 55 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi dokładnie tyle samo. Jest to ciągle daleko od średniej blisko 89 szt. w 2019r.

Autobusy miejskie, to po czterech miesiącach 131 rejestracji (-41 szt. / -23,8% r/r), co także oznacza pogorszenie sytuacji w porównaniu z okresem styczeń-marzec br. (-28 szt. / -22,4% r/r) i pogłębienie spadku o 1,4 pkt. procentowe. Na taki obraz sytuacji nałożyły się słabe wyniki ze stycznia (-16 szt. / -32,7% r/r), lutego (-1 szt. / -5% r/r), marca (-13 szt. / -22,4% r/r) i kwietnia (-13 szt. / -27,7% r/r). Dla porównania - w całym 2020 r. był to poziom 702 rejestracji, co przełożyło się na roczną średnią na poziomie 58 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi 32,7 szt. / m-c, czyli miejski segment jest mocno pod zeszłoroczną kreską, nie mówiąc już o miesięcznej średniej z 2019 r. (86 szt.).

Autobusy międzymiastowe i ... trzy rejestracje (-12 szt. / -80% r/r). W 2020 r. ten segment także nie „błyszczął” i na koniec roku mieliśmy w tej kategorii zaledwie 28 sztuk. To oznacza, że ubiegłoroczna średnia wyniosła 2 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi także niecałe 2 szt. Czyli beznadziejna sytuacja w tym segmencie pozostaje bez zmian.

Autobusy turystyczne to razem 31 rejestracji (-2 szt. / -6,1% r/r), co pokazuje pierwsze od roku pozytywne oznaki poprawy sytuacji w tym segmencie. Porównując to ostatniego rezultatu po marcu (-3 szt. / -10,7% r/r) mamy mniejszy spadek i to o ponad 4 pkt. procentowe. 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) i kwietnia (+1 szt. / +20% r/r). Rok 2020 autokary zakończyły z ogromną stratą - zanotowaliśmy łącznie 94 rejestracje (-244 szt. / -72,2% r/r) i średnią na poziomie prawie 7,8 szt. miesięcznie. Teraz ten wskaźnik wynosi 7,7 szt. / m-c. Przypomnijmy, że w 2019r średnia miesięczna przekroczyła nieznacznie 28 sztuk.

Przed epidemią szacowaliśmy, że polski rynek autobusów może osiągnąć w 2020 r. rezultat ok. 2100-2200 szt., czyli przewidywaliśmy korektę na poziomie ok. -12% w porównaniu z 2019 r. Jednak kryzys związany z wirusem COVID-19 przebił wszystkie „czarne” prognozy i pogryzył autobusowy rynek w totalnej zapaści, która najmocniej dotknęła segment autokarów, gdzie odnotowaliśmy najniższy poziom w historii tej kategorii. Przy aktualnej atmosferze niepewności, na ten rok prognozujemy powtórzenie sytuacji z poprzedniego roku (1495) i taki wynik będzie można uznać za sukces.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 maja 2021

Kiedy powrócimy do poziomu z lat 2018-2019, kiedy polscy przewoźnicy kupowali 2,7 –2,5 tys. nowych autobusów rocznie? Pierwszych oznak poprawy spodziewamy się na wiosnę, 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.

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, 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 131 pojazdów, z czego najwięcej rejestracji odnotowano w Krakowie.

Na liście rankingowej liderem jest Solaris z wynikiem 57 szt. autobusów miejskich, co dało mu ponad 40% udział w tym segmencie. Najczęściej kupowanym w Polsce autobusem miejskim w okresie styczeń-kwiecień był Solaris Urbino 18 electric.

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 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 z 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 (131) aż 90 miało alternatywny napęd, co daje rekordowy udział na poziomie 69%! Dodatkowo odnotowaliśmy jeden ebus w segmencie minibusów i jeden elektryczny autobus szkolny.

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.

Teraz, po 4. miesiącach br. napędowa struktura wygląda następująco:

52 szt. z napędem elektrycznym;

38 szt. z klasycznym napędem diesla,

36 szt. z napędem gazowym (CNG);

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

Pod kątem miast, które najbardziej inwestują w zero i niskoemisyjne autobusy, to na początku 2021 r. na pierwszym miejscu mamy Kraków i Jaworzno z kontynuacją elektryfikacji miejskiej floty. Natomiast w całym



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 maja 2021

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). 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 POiŚ – obejmujący zakup e-busów pod kątem konkretnych linii – objął swym zasięgiem 13 miast, w tym m.in. Kraków, który w ten sposób zakupił 50 elektrobusesów typu MEGA. To drugi – po stolicy – największy jednorazowy kontrakt na elektrobusey 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 „Zielony Transport Publiczny”, gdzie w I edycji 33 miasta zgłosiły swoje wnioski o dofinansowanie zakupu 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.

MINI sprzedaż

W okresie styczeń-kwiecień 2021 liczba rejestracji minibusów osiągnęła poziom 220 szt., 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, i inni Automet, Balticbus, Bus-Center, Bus Factory, Businvest, Bus Perfect, CMS Auto, MMI, PC Invest, Polster, SprintCar ... 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 150 minibusów i ma aż 68,2% 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 114 minibusów. W 2021 r. najwięcej tego typu autobusów zarejestrowano na Mazowszu – głównie w powiecie grodziskim (75) i pruszkowskim (15) oraz na Pomorzu – w powiecie wejherowskim (19).

Najczęściej kupowany w Polsce minibus od początku roku, to Mercedes-Benz Sprinter z zabudową mazowieckiej firmy Mercus (74).



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 maja 2021

Turystyczna katastrofa

W efekcie pandemii COVID-19 turystyczna branża znalazła się w katastrofalnej sytuacji i to już pod koniec 2019 r., także tutaj kryzys trwa już ponad rok. Na szczęście powoli widać już koniec pandemicznych ograniczeń (od 15 zliberalizowano limity pasażerskie w autokarach) i jest duża szansa, że jeszcze przed wakacjami będzie można swobodnie podróżować po Europie. Patrząc na turystyczne wyniki w okresie styczeń-kwiecień, kiedy w Polsce odnotowano sprzedaż 31 nowych autokarów, widać wyraźnie, że zdecydowana większość z nich została zarejestrowana przez markę Scania i dlatego w turystycznym rankingu producentów liderem jest szwedzka marka z modelem Touring (17).

Międzymiastowe oczekiwanie

W ciągu czterech pierwszych miesięcy br. w Polsce zarejestrowano tylko trzy autobusy międzymiastowe. 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-kwiecień br. do Polski sprowadzono 211 używanych autobusów międzymiastowych. 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, 25 maja 2021

Pierwsze rejestracje NOWYCH autobusów w Polsce styczeń - kwiecień, 2021 rok

Pozycja	Marka	1-4.2021		1-4.2020		Zmiana % r/r
		Ogółem	Udział %	Ogółem	Udział %	
1	MERCEDES-BENZ*	163	42,2%	255	55,3%	-36,1%
2	SOLARIS	57	14,8%	65	14,1%	
3	IVECO	33	8,5%	19	4,1%	73,7%
4	AUTOSAN	29	7,5%	25	5,4%	16,0%
5	SCANIA	27	7,0%		0,0%	
6	VOLKSWAGEN	20	5,2%	4	0,9%	400,0%
	inni	57	14,8%	93	20,2%	-38,7%
	OGÓLEM**	386	100%	461	100%	-16,3%

*/ 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 okresie styczeń-kwiecień 2021 r. liderem rynku nowych autobusów w Polsce jest marka Mercedes-Benz (163), która zanotowała wyraźnie niższą sprzedaż niż przed rokiem (-92 szt. / -36,1% r/r), co też przełożyło się na znaczny spadek udziału w rynku (-13,1 pkt proc.) Natomiast są to wyniki lepsze niż uzyskane miesiąc wcześniej. W porównaniu do sytuacji po marcu (-94 szt. / -43,3% r/r) spadek sprzedaży Mercedesa zmniejszył się o 7,2 pkt. procentowego. Zdecydowanie najlepsza sytuacja dla niemieckiego producenta panuje w kategorii MINI (poniżej 8 ton DMC), gdzie zarejestrowano 150 pojazdów z trójramienną gwiazdą i to przede wszystkim ten segment pozwolił marce uzyskać ponad 42% udział w całym autobusowym rynku w Polsce.

Drugi jest Solaris z wynikiem 57 rejestracji (-8 szt. / -12,3% r/r), co dało marce wzrost udziału w rynku o 0,7 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 (do 8t DMC) – firma ma pierwsze miejsce z wynikiem 57 szt. i udziałem 34,3%. W tym gabarytowym rankingu wyprzedza Autosan (29 szt. i 17,5% udziału). oraz Scanię (27 szt. i 16,3% udziału).

Trzecią pozycję na polskim rynku zajęło Iveco, które zarejestrowało 33 szt. autobusów (+14 szt. / +73,7%) – głównie w kategorii MINI i miejskiej - zajmując 8,6-procentowy udział, co przełożyło się na wzrost udziału w rynku o 4,4 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 aktualnie na stosunkowo niskim poziomie. Wynika to ze słabej sprzedaży pojazdów miejskich, których najwięcej produkowanych jest właśnie w naszym kraju. W ciągu czterech pierwszych miesięcy 2021 r. zanotowaliśmy sprzedaż 111 pojazdów „made in Poland”, co daje 28,7% 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%.



INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 25 maja 2021

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 ■ 4 CV MOBILE ■ 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 ■